This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

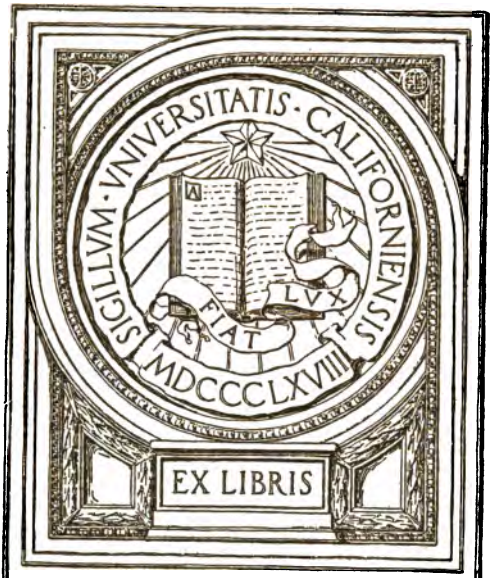
Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

UC-NRLF
$B 101 766

C 92443

Digitized by Google

GIFT OF
HORACE W. CARPENTIER



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

A. P. Subbotin
А. П. Субботинъ.

Materialy dlia ekonomicheskago izuch
МАТЕРІАЛЫ ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКАГО ИЗУЧЕНІЯ РОССІИ.
Rossii

UNIV. OF CALIFORNIA

ТОРГОВЫЯ СООБЩЕНІЯ

ВОСТОЧНОЙ РОССІИ И СИБИРИ.

НАУЧНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИЗСЛѢДОВАНІЕ

въ связи съ вопросомъ

о рельсовомъ соединеніи Россіи съ Сибирью.

(Истинное положеніе вопроса.—Экономическій обзоръ раіоновъ казанскаго и уфимскаго направленія Сибирской ж. д.—Анализъ русско-сибирской торговли и воднаго транспорта.—Разъясненіе отдѣльныхъ вопросовъ.—Сводъ данныхъ о выгодахъ и невыгодахъ той и другой линіи).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ,
Типографія и Литографія Л. Бермана и Г. Рабиновича. Измайловскій пр., д. № 7.
1885.

Digitized by Google

Digitized by Google

ТОРГОВЫЯ СООБЩЕНІЯ

ВОСТОЧНОЙ РОССІИ И СИБИРИ.

НАУЧНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИЗСЛѢДОВАНІЕ

(въ связи съ вопросомъ о направленіи Сибирской ж. д.).

А. Субботина.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія и Литографія Л. Бермана и Г. Рабиновича. Измайлов. просп., № 7.
1885.

Digitized by Google

HF3628
S68S8

CARPENTER

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 15 Декабря 1884 г.

Digitized by Google

СОДЕРЖАНІЕ.

	параграф.	стр.
Предисловіе		I—IV
Общія замѣчанія	§§ 1—6	1
Раіонъ Казанскаго направленія.		
Направленіе ж. д.	7	13
Геогностическое положеніе	8—10	13
Земледѣліе	11	14
Скотоводство	12	15
Лѣсоводство	13	—
Промыслы	14—15	16
Торговыя сношенія и полоса тяготѣнія грузовъ къ ж. д.	16	17
Экономическое положеніе раіона	17	23
Финансовые разсчеты	18	25
Раіонъ Уфимскаго направленія.		
Направленіе ж. д.	19	27
Горныя богатства	20	28
Земледѣліе	21	31
Скотоводство	22	32
Лѣсоводство	23	—
Промыслы	24—25	34
Торговыя сношенія	26	35
Полоса тяготѣнія грузовъ къ ж. д.	27	44
Экономическое положеніе края	28	45
Финансовые разсчеты	29	—
Сибирская торговля.		
Раіонъ дальней Сибири	31—35	47
Раіонъ ближней Сибири	36 46	52
Общее заключеніе	47	58
Водный транспортъ.		
Отношеніе водныхъ путей къ рельсовымъ (съ научной точки).	48	59
Волга и Кама	49—51	63
Другія рѣки волжскаго бассейна	52	66
Улучшеніе рѣчныхъ путей	53	67
Перевозочныя средства	54—55	69
Фрахты	56	70

764880

Digitized by Google

	парагр.	стр.
Сибирскія рѣки	57	71
Возможность ж. д. параллельной Волгѣ и Камѣ	58	—
Гужевая перевозка	59—60	74

Разъясненіе отдѣльныхъ вопросовъ.

Вопросъ продовольственный	61	76
Отношеніе ж. д. къ Нижегородской ярмаркѣ	62	78
Уральская ж. д.	63	80
Вліяніе ж. д. на г. Казань	64	81
Разстоянія	65	82
Челяба какъ ж. д. пунктъ	66	83
Значеніе ж. д. мостовъ	67	—
Конечная стоимость казанской и уфимской линіи	68	84
Вопросъ переселенческій	69	85
Другіе варіанты соединительнаго пути къ Сибири	70	86

Сводъ данныхъ.

Выгоды казанскаго направленія	72	87
Абсолютныя его невыгоды	73	88
Невыгоды уфимскаго направленія	74	90
Выгоды уфимскаго направленія	75—76	—
Значеніе Троицко-Екатеринбургской вѣтви	77	101
Заключеніе	78	102

Digitized by Google

I.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Изучая много лѣтъ промышленную и торговую жизнь Россіи, я не могъ оставить безъ разсмотрѣнія сложный вопросъ о направленіи Сибирской ж. д., съ которымъ связано столько другихъ государственныхъ и хозяйственныхъ вопросовъ, столько измѣненій въ экономической жизни цѣлой, восточной, половины нашего отечества. Вопросъ этотъ я старался подвергнуть научному анализу и разсмотрѣть съ государственной точки, внѣ какихъ либо тенденцій, безъ всякихъ предвзятыхъ мыслей, независимо отъ воззрѣній партій; въ связи съ этимъ пришлось отыскивать въ вопросѣ этомъ такія стороны, которыя дали бы новыя основанія для его болѣе правильнаго разрѣшенія. Задача трудная—и для выполненія ея пришлось собрать весь опытъ. Литература вопроса о Сибирской ж. д. какъ она ни обширна, *)

*) Не касаясь литературы прежнихъ лѣтъ (которой посвящена спеціальная библіографія) отмѣтимъ своеобразныя изданія послѣдняго года.

Книжки: 1) «По вопросу о Сибирской ж. д.» (неизв. автора)—противъ казан. направл., опровергается возможность конкурренціи ж. д. съ рѣками.

2) «О направленіи Сибирской ж. д.» записка уполномоченнаго отъ Уфимскаго губ. земства и г. Уфы, Уфимскаго Городскаго Головы Волкова—доказывается необходимость уфимскаго направленія, опровергаются доводы казанцевъ; въ приложеніи доказывается, что ж. д. не должна обходить г. Уфу.

3) «Записка о Сибирской ж. д. Самаро-Уфимскаго направленія» П. Алабина—вѣскіе отвѣты на доводы казанцевъ.

4) «Нижній или Самара» (неизв.)—доводы въ пользу уфим. напр.

5) «Рѣки Россіи и Сибири и Сибирская ж. д.» (изд. въ Казани): указано, что сибирская водная сѣть лучшая въ мірѣ, и ее необходимо скорѣе соединить съ русскими ж. д. черезъ Казань; много вздорныхъ возраженій противъ уфим. напр.

6) «Канунъ десятилѣтія Высочайше утвержденнаго направленія Сибирской ж. д.» (изд. въ Казани); громкія фразы о преступномъ замедленіи постройки казан. линіи и о ничтожествѣ уфим. линіи.

Записки и листки. 1) «Замѣтка къ вопросу о Сиб. ж. д.»—таблицы хлѣбныхъ избытковъ по уѣздамъ, провозныя цѣны и разстояніе.

2) «По поводу передачи вопроса о напр. Сиб. ж. д. на обсужденіе Нижегородскаго ярмар. комитета»—записка Уфимскаго Головы Волкова.

Digitized by Google

оказалась плохою помощницей, ибо она насыщена тенденціей, преисполнена полемическихъ красотъ, а точные факты и положительныя сужденія являются въ ней только какъ вспомогательные аксессуары. Главное—не было произведено обстоятельныхъ экономическо-статистическихъ изслѣдованій на мѣстахъ; между Самарой и Челябой проѣхала коммиссія Министерства Путей Сообщенія, представившая краткіе оффиціальные отчеты; въ раіонѣ же казанскаго направленія ограничились только технической рекогносцировкой. Озираясь на литературу вопроса, не встрѣчаемъ ни одной серьезной монографіи, посвященной хотя бы одному изъ болѣе важныхъ вопросовъ, какіе выдвинулись въ силу борьбы партій, напр. вопросамъ объ отношеніи Сибири къ Нижегородской ярмаркѣ, о водномъ транспортѣ, о вліяніи ж. д. на г. Казань, о причинахъ экономическаго кризиса въ среднемъ поволжьи и т. п.; были только отрывочныя попытки къ разрѣшенію, хотя въ отдѣльныхъ газетныхъ статьяхъ и брошюрахъ разсѣяно спорадически нѣсколько дѣльныхъ мыслей; ни одинъ изъ представителей экономической науки не высказался о такомъ жизненномъ вопросѣ, какъ ж. д. къ Сибири; вмѣсто этого плодилась полемическая литература, громоздились новые вопросы, недоумѣнія, опроверженія, доводы, среди которыхъ трудно стало разобраться *). Все это еще разъ подтвердило, какъ далеко намъ до другихъ европейскихъ государствъ, гдѣ общественные вопросы гораздо меньшаго значенія разбираются не въ примѣръ дружнѣе и серьезнѣе. Въ вопросѣ о Сибирской ж. д., рядомъ съ иска-

3) «Финансовые разсчеты для двухъ направленій Сиб. ж. д.» сравнительная стоимость съ данными о предѣльныхъ тарифахъ и о провозоспособности.

4) «Сибирская ж. д. съ точки зрѣнія государственно-экономической» (съ картою) И. Милютина—данныя о водномъ транспортѣ, опроверженіе доводовъ казанцевъ съ указаніемъ что Казань и Нижег. ярмарка имѣютъ очень мало отношенія къ Сибири; о выгодахъ уфим. направл.

5) «Сибирская ж. д., возраженіе противникамъ и защита нижегородско-екатеринбургскаго направленія» уполномоченныхъ Казани В. Молоствова и И. Алафузова—на 70 страницахъ критика записокъ Милютина и Волкова, горячіе но малоубѣдительные доводы за казан. направленіе.

6) «По вопросу о направленіи Сиб. ж. д.» Ф-ва, съ данными о фрахтахъ.

7) «О Сибирской ж. д.» Эйхвальда—о торговыхъ выгодахъ соединительнаго пути къ Сибири и пр.

8) «По вопросу о выборѣ направленія для Сиб. ж. д.» М. Кропачева.

9) «Послѣднее слово къ вопросу Сибирской дороги» Уфимскаго Головы Волкова.

10) Краткій сводъ данныхъ для уфим. направл. Балашова.

Изъ газетныхъ статей обращаютъ вниманіе «статьи Русскихъ Вѣдомостей», письма о Сиб. ж. д. въ «Новомъ Времени» (въ мартѣ 1884 г.), въ газетахъ «Русь» (паки и паки о Сиб. ж. д. и др.) и «Новости».

Въ теченіи двухъ недѣль, пока рѣшеніе вопроса въ комитетѣ Министровъ было отложено въ первый разъ, издано до 10 записокъ.

Digitized by Google

женіями фактовъ (часто умышленными), сквозило незнаніе своего отечества и его производительныхъ силъ, незнаніе, съ которымъ мы такъ охотно миримся. Между тѣмъ въ вопросѣ о ж. д. къ Сибири болѣе, чѣмъ гдѣ либо, должны быть приняты въ соображеніе указанія науки и жизни, ибо Россія, съ рѣшеніемъ этого вопроса, дѣлаетъ важный шагъ въ своей хозяйственной жизни, а ни одинъ подобный шагъ не обходится безъ финансовыхъ и экономическихъ напряженій. Въ силу этого полезно было не только провѣрить всѣ доводы, приведенные *за* и *противъ*, но и восполнить тотъ пробѣлъ, какой такъ осязательно давалъ себя чувствовать — недостатокъ экономическихъ изслѣдованій, оставлявшій широкое поле для голословныхъ опроверженій, для возбужденій новыхъ сомнѣній даже въ такихъ фактахъ, которые казались безспорными (напр. въ дешевизнѣ водной перевозки, въ богатствахъ южной Сибири). Настоятельно требовалось поскорѣе разобраться въ хаосѣ крайнихъ сужденій *) и установить твердыя воззрѣнія на всѣ стороны вопроса.

Для болѣе полнаго и *безпристратнаго* освѣщенія вопроса и для восполненія указаннаго пробѣла я ѣздилъ лѣтомъ этого года въ казанскій и самаро-уфимскій раіоны, гдѣ собиралъ новые матеріалы объ ихъ экономическомъ положеніи, провѣрялъ прежнія данныя, добывалъ дополнительныя свѣдѣнія о торговыхъ сношеніяхъ по особо отпечатанной мною программѣ **).

Въ виду краткости періода между моимъ возвращеніемъ и рѣшеніемъ вопроса, я не задавался мыслію обработать сполна весь матеріалъ, а выбралъ болѣе выдающіеся результаты моихъ изслѣдованій, которые и представляю здѣсь въ сжатой, объективной формѣ; въ самомъ планѣ изслѣдованія проведенъ индуктивный методъ: всѣ выводы намѣчались не ранѣе, какъ послѣ тщательной группировки и сопоставленія фактовъ.

Главное вниманіе обращено на слѣд. стороны: анализъ экономическаго положенія мѣстностей, соприкасающихся съ проектированными линіями; направленіе торговаго тока; способы и формы торговыхъ сношеній, способы перевозки, финансовые разсчеты

*) Такъ напр. казанцы въ увлеченіи полемикою, дошли до утвержденія, что уфимская линія, проходящая вдали отъ Нижегородской, Мензелинской и др. ярмарокъ погубитъ ихъ; а казанская, проходящая мимо этихъ ярмарокъ поддержитъ и разовьетъ ихъ.

**) Собирались мною свѣдѣнія отъ транспортныхъ учрежденій, отъ торговыхъ и промышленныхъ фирмъ, путемъ устнаго опроса свѣдущихъ лицъ, наконецъ—путемъ личныхъ наблюденій. Всѣ собранныя свѣдѣнія подвергались взаимной свѣркѣ.

Digitized by Google

полный сводъ данныхъ въ пользу и противъ того и другаго направленія; для подкрѣпленія взяты лишь цифры, мною провѣренныя, а также болѣе достовѣрныя оффиціальныя, при чемъ послѣднимъ не придается значенія безусловной точности.

Печатными источниками я пользовался мало, стараясь дать то, что было собрано и провѣрено мною лично, и только въ случаяхъ необходимости касался того, что было затронуто въ другихъ работахъ. Изучая вопросъ и всю его литературу въ теченіи 15 лѣтъ, я долженъ былъ воздерживаться отъ того, чтобы не впасть невольно въ повторенія и въ излишнія разсужденія; при томъ же я заинтересованъ только въ научной истинѣ, подробная же разработка деталей есть дѣло отдѣльныхъ монографій, а не общаго изслѣдованія, обнимающаго всѣ стороны вопроса.

А. Субботинъ.

С.-Петербургъ 15 Декабря 1884 года.

Digitized by Google

UNIV. OF CALIFORNIA

Общія замѣчанія.

§ 1. Вопросъ о соединеніи Россіи съ Сибирью, имѣющій такое всеобъемлющее значеніе, не можетъ быть разрѣшенъ правильно, если за основу его не будетъ принята вся *совокупность данныхъ*, точно опредѣлившихся до сихъ поръ. Въ отдѣльныхъ ходатайствахъ и запискахъ, въ литературѣ, и въ оффиціальныхъ сообщеніяхъ приводились многочисленныя соображенія, затрогивались вопросы, имѣющіе косвенное отношеніе къ дѣлу, но не было видно цѣльныхъ устойчивыхъ воззрѣній, выработанныхъ путемъ всесторонняго изученія предмета. Борьба мнѣній, вмѣсто того, чтобы вести къ выясненію истины, низводилась къ преобладанію интересовъ отдѣльныхъ сословій, партій, лицъ, земствъ, городовъ. Общегосударственные интересы были какъ-бы забыты. Масса данныхъ „за“ и „противъ“ истолковывалась вкривь и вкось; однѣ и тѣ-же цифры служили иногда для противоположныхъ выводовъ; при томъ цифры эти не были вполнѣ обоснованы, ибо **мѣстныхъ экономическихъ изслѣдованій почти не производилось.** Немудрено, что вмѣсто точной аргументаціи часто громоздились разныя фантастическія гипотезы.

§ 2. Пятнадцать лѣтъ тому назадъ, когда зародился вопросъ о ж. д. къ Сибири—сѣть русскихъ ж. д. примыкала къ Волгѣ только въ Рыбинскѣ и въ Нижнемъ, почему и сложилось два направленія: *южное*—отъ Нижняго на Казань и Екатеринбургъ, *сѣверное* — отъ Рыбинска на Вятку и Пермь. На сторонѣ перваго направленія оказалось болѣе преимуществъ, и оно было утверждено въ 1875 г. Но ему не сужденобыло осуществиться. Въ концѣ 70-хъ годовъ наступили разныя финансовыя осложненія. Назрѣли новыя, вопіющія, потребно-

Digitized by Google

сти государственной и хозяйственной жизни. Финансовыя силы государства пришли въ крайнее напряженіе, вопросъ о многомилліонной линіи въ Сибирь самъ собою ступенялся и былъ сведенъ къ болѣе узкой задачѣ, къ *соединенію водныхъ системъ Россіи и Сибири*. Соединеніе это достигается съ ж. д. Екатеринбурго-Тюменской, и тѣмъ самымъ установляется непрерывный—водяной *) и рельсовый—путь отъ Томска, черезъ Уралъ, въ Россію.

§ 3. Въ послѣднее время признано необходимымъ рѣшить *вопросъ* о желѣзной дорогѣ, непосредственно приближающей Сибирь къ сѣти русскихъ ж. д. Это—вопросъ не о какомъ либо-соединительномъ пути: вятскомъ, казанскомъ или уфимскомъ, а о **государственной**, центральной, дорогѣ изъ Россіи въ ея азіатскія владѣнія, которая приближала бы ихъ ко всѣмъ русскимъ рынкамъ и представляла собою ядро, для всесторонних торговыхъ сношеній. **Основныя требованія** отъ такой дороги—чтобы она была осуществима безъ особаго напряженія финансовыхъ средствъ, чтобы самыя производительныя части Сибири соединились съ бо̀льшимъ числомъ торгово-промышленныхъ центровъ Россіи; чтобы дорога оказала широкое вліяніе на развитіе торговыхъ сношеній и на подъемъ производительныхъ силъ въ попутныхъ раіонахъ, тѣмъ болѣе, что одними транзитными грузами, при только еще зарождающейся промышленности въ Сибири, нельзя покрыть и малой доли расходовъ эксплоатаціи. Затѣмъ — такая дорога должна способствовать разрѣшенію и другихъ настоятельныхъ задачъ: о переселеніяхъ, объ урегулированіи народнаго продовольствія, объ успѣшной конкурренціи съ Сѣв. Америкою въ хлѣбной торговлѣ, объ упроченіи русскаго вліянія на азіатскихъ границахъ и пр. Наконецъ, линія эта *не должна являться только головнымъ участкомъ* Сибирской ж. д., но **должна имѣть и самостоятельное коммерческое значеніе**, тѣмъ болѣе что устройство **культурной ж. д.** по самой Сибири можетъ отдалиться на неопредѣленное время.

*) Съ устройствомъ Обско-Енисейскаго канала изъ р. Кети въ р. Кемь, который близится къ окончанію, откроется непрерывный водный путь отъ Иркутска до Тюмени.

Digitized by Google

§ 4. Послѣ многолѣтняго изученія вопроса для правительства выяснилось, что **означеннымъ требованіямъ линія Нижній—Казань—Екатеринбургъ удовлетворить не можетъ,** что значеніе ея и какъ пути транзитно-соединительнаго и какъ мѣстной коммерческой дороги будетъ очень невелико, что бездоходность ея неизбѣжна. Въ тоже время, съ проведеніемъ ж. д. въ Самару и Оренбургъ, вся Россія уже придвинулась къ самымъ производительнымъ частямъ Сибири, а также къ Средней Азіи; этимъ какъ бы *предрѣшилось* окончательное направленіе соединительнаго пути къ Сибири. Въ 1882 г. состоялось **Высочайшее** повелѣніе о производствѣ изысканій линіи отъ Самары на Уфу и Челябинскъ. Въ послѣдовавшей затѣмъ полемикѣ противъ новаго, уфимскаго, направленія не указано никакихъ серьезныхъ доводовъ.

Сторонники направленія казанскаго напрягали всѣ усилія, дабы низвести къ нулю экономическое и государственное значеніе новой, уфимской линіи, указывая на то, что она ведетъ „никуда“, по пустыннымъ мѣстамъ, возить по ней будетъ нечего, десятки лѣтъ надо ожидать развитія производительныхъ силъ, что южный Уралъ по высотѣ и по трудности перевала представляетъ какія-то Гималайскія горы, что плодородное Зауралье и юго-зап. Сибирь—какую-то новую Америку, изобрѣтенную пылкою фантазіей противниковъ Высочайше утвержденнаго направленія, которыхъ обвиняли чуть ли не въ подтачиваніи основъ. Раіонъ казанской линіи сторонники ея надѣляли всѣми благами природы и цивилизаціи, выставляя его чуть ли не превыше какой нибудь Франціи или Бельгіи: «готовая широкая культура; густѣйшее населеніе; громадные избытки хлѣба; историческое торговое движеніе; безконечные обозы; грандіозный сибирскій транзитъ; Нижегородская, Ирбитская, Мензелинская и другія ярмарки; кратчайшій путь изъ Сибири къ сердцу Россіи, университетскій городъ Казань—„пупъ“ Восточной Россіи, и пр. и пр.» Уподобляя, вмѣстѣ съ тѣмъ, раіонъ Уф. л. *) какой-то Сахарѣ, казанцы, для

*) „Уф. л.“—краткое обозначеніе для направленія Самара-Уфа-Челябинскъ, „Каз. л.“—для направленія Нижній-Казань-Екатеринбургъ.

Digitized by Google

пущаго увѣренія въ неотложности своей ж. д. и въ преступности замедленія ея постройки, низводили почти къ нулю значеніе Волги и Камы, указывая на ихъ прогрессивное обмеленіе, имѣющее привести къ упраздненію „водныхъ путей свойственныхъ дикимъ и полудикимъ народамъ“ и къ замѣнѣ ихъ путями рельсовыми.

Сторонники Уф. л. помимо *мѣстнаго патріотизма* имѣли за собою внушительные общегосударственные мотивы, а потому и не пускались въ ожесточенную полемику; если же и выставляли свои доводы, то только для защиты, хотя нѣкоторые изъ нихъ также старались умалить значеніе Казани, Москвы и Нижняго для Сибири, также указывали, что по Каз. л. *никакихъ* грузовъ не будетъ. Подобно тому, какъ казанцы рисовали за Екатеринбургомъ и Тюменью какую-то Рейнскую провинцію, а за Челябой—Сахару, такъ и уфимцы рисовали кругомъ Тюмени страшныя тундры, а за Челябой —счасливую Аркадію. Эти едва ли безпристрастныя картины, конечно, нуждаются въ небольшой поправкѣ.

Въ своей аргументаціи и тѣ и другіе, особенно казанцы, не обходились безъ статистики, хотя и обращались съ ней довольно свободно: одни брали цифры оффиціальныя, другіе—цифры, собранныя путемъ частнымъ; цифры эти иногда расходились между собою на 100--200% и болѣе. Даже при сравнительныхъ разсчетахъ провозныхъ цѣнъ принимались разныя среднія величины: для ж. д. и $^1/_{36}$ и $^1/_{40}$ и $^1/_{50}$ к. съ пудоверсты, для водныхъ фрахтовъ—$^1/_{250}$, $^1/_{200}$, $^1/_{100}$ и болѣе *). Даже для разстояній между одними и тѣми же пунктами иногда ухитрялись принимать разныя цифры, смотря—что кому выгоднѣе: при этомъ казанцы выхватывали отдѣльные пункты въ родѣ Казани, Нижняго, Москвы и даже Тулы, выводили, что изъ Сибири до этихъ пунктовъ на 300—400 в. ближе черезъ Казань, что на провозѣ сибирскихъ грузовъ сберегутся ежегодно милліоны,—какъ будто дѣло шло только о соединеніи какой нибудь Тюмени съ Казанью, а Екатеринбурга съ Нижнимъ. Уфим-

*) Одни берутъ фрахты въ полныхъ баржахъ, другіе (какъ напр. казанцы), желая доказать дороговизну воднаго транспорта, берутъ фрахты товаро-пассажирскихъ пароходовъ, а также отдѣльные случаи дорогаго провоза.

Digitized by Google

цы также находили основанія выводить, что изъ Сибири на 100—200 в. ближе на Уфу, чѣмъ на Казань,

При этомъ не лишнее помнить, что съ помощію выхватыванія отдѣльныхъ фразъ, цифръ, фактовъ и т. п. можно и доказать и опровергнуть какое угодно положеніе, хотя бы оно и считалось аксіомою

Рядомъ съ полемикой и устной борьбою въ разныхъ собраніяхъ дѣятельно производилась агитація, такъ сказать, оффиціозная. И та и другая партія, особенно же казанская, дѣйствовала въ разныхъ комитетахъ, собраніяхъ, думахъ и т. п. органахъ общественной самодѣятельности; автономія служила удобнымъ орудіемъ для проведенія мѣстныхъ и личныхъ интересовъ; обычное въ Россіи явленіе—отожествленіе интересовъ Казани, Нижняго, Уфы, Царевококшайска съ интересами *дорогаго отечества*, а иногда и отожествленіе своего кармана съ государственнымъ кошелемъ. Вездѣ сквозитъ прозрачная тенденція. Такъ—земскія и дворянскія учрежденія, заинтересованныя въ цѣнности и доходности земель, желаютъ проведенія ж. д. черезъ ихъ территорію. Дума каждаго города желаетъ, чтобы станція ж. д. стояла въ ея владѣніяхъ; крупные промышленники хлопочутъ о той ж. д., которая ближе подходила бы къ ихъ заводамъ и фабрикамъ, чтобы выгоднѣе получать сырье, сбывать продуктъ и быстрѣе оборачивать капиталъ; земле- и лѣсовладѣльцы хлопочутъ о той ж. д., которая пройдетъ вблизи ихъ земель и лѣсовъ; пароходовладѣльцы желаютъ той ж. д., которая подальше отъ рѣкъ. Все это прорвалось наружу и въ злополучномъ вопросѣ о Сибирской ж. д. Земство и дворянство Нижняго, Казани и др. попутныхъ Каз. л. городовъ, а также казанскіе заводчики, выставляли неисчислимыя выгоды отъ этой ж. д. для государства; Нижегородское ярмарочное купечество, гдѣ преобладали обыватели раіона Каз. л., ратовало за эту ж. д.; Нижегородское же городское купечество, состоящее больше изъ пароходовладѣльцевъ, склонялось въ пользу Уф. л. Бугульминское дворянство обижалось, что Уф. л. намѣчена не на Бугульму, а на Бугурусланъ *). Пермь и Вятка выставляли поль-

*) Что замѣтно было и на дворянскомъ собраніи въ Самарѣ 17 іюня 1884 г.

Digitized by Google

зу бывшаго сѣвернаго направленія. Почти всякій защищалъ *свою* линію со страстностью, достойною лучшаго дѣла.

Всякіе серьезные доводы исчезали надъ полемическимъ флеромъ. Казанцы выпускали летучія статьи и брошюры, въ коихъ выдергивали отдѣльныя обстоятельства, неудачныя выраженія, преувеличенія уфимцевъ, мелкія ошибки въ цифрахъ и, обобщая все это, часто съ горькой ироніей, выводили полное оправданіе своей линіи *) и полное отрицаніе уфимской; ими же пускались въ ходъ разныя устрашенія въ родѣ того, что Сызранскій мостъ на Волгѣ недостаточенъ, что нужно не менѣе двухъ мостовъ, что Уралъ непроходимъ и пр. Доходили они до того, что, указывая на водную сѣть Сибири, (направленную къ Ледовитому Океану) какъ на лучшую въ мірѣ (!), требовали ея немедленнаго соединенія съ Москвою. И это вмѣсто серьезной разработки фактическихъ данныхъ! Плодились вопросы и недоразумѣнія, требовавшіе новыхъ разъясненій. Заботились не столько о томъ, чтобы серьезнѣе обставить необходимость своей линіи, сколько о томъ, чтобы отрицать новую линію, намѣченную правительствомъ и привлекавшую все болѣе и болѣе сочувствія въ обществѣ.

Всѣ сознавали, что вопросъ о ж. д. въ Сибирь есть вопросъ первостепенный, но очень немногіе признавали себя некомпетентными въ его рѣшеніи, а почти всѣ брали на себя смѣлость рѣшать его категорически, съ-плеча, „за“ и „противъ“, хотя никто не изучалъ его всесторонне. Вмѣстѣ съ тѣмъ на первый планъ выдвигались потребности *торговли*, а интересы экономическіе, земледѣльческіе, общегосударственные и т. п. оставались въ тѣни или упоминались только для подкрѣпленія и для діалектики. Изъ среды общества, въ качествѣ *сѣдущихъ лицъ*, выдѣлились представители россійскаго купечества, но и тѣ не могли освободиться отъ мѣстнаго патріотизма и отъ личныхъ тенденцій. Представители эти и до 1884 г. неоднократно заявляли себя адрессами и ходатайствами за Каз. л.; въ нынѣшнемъ году имъ при-

*) Интересно, что казанцы, сулившіе массы грузовъ своей линіи, ничѣмъ не заявили реальной готовности участвовать въ ея устройствѣ или хотя-бы въ гарантіи— 5% дохода.

Digitized by Google

велось высказаться пошире, особенно въ тотъ періодъ, когда вопросъ былъ отложенъ до осени, главнымъ образомъ, въ видахъ болѣе тщательнаго разъясненія всѣхъ его сторонъ. Въ связи съ этимъ представлялось очень умѣстнымъ выяснить и такія стороны вопроса, въ которыхъ могли быть компетентными представители русскаго купечества, напр. объ отношеніи будущей ж. д. къ Нижегородской ярмаркѣ, къ волжско-камскому судоходству, къ развитію Нижняго, Казани и др. попутныхъ мѣстностей, объ экономическомъ положеніи раіоновъ ж. д., о распредѣленіи грузовъ, отправляемыхъ изъ этихъ раіоновъ къ центральнымъ рынкамъ, къ западнымъ и южнымъ портамъ, о соотношеніи ж. д. тарифовъ съ цѣнами водной и гужевой перевозки, наконецъ,—какъ выводъ, существенно важный для правительства,—о возможномъ развитіи товарнаго движенія по тому и другому направленію ж. д. Всѣ подобныя разъясненія важно было представить по живымъ и безпристрастнымъ даннымъ, съ участіемъ лицъ, хорошо знающихъ всѣ мѣстности, черезъ которыя пройдетъ ж. д., безъ всякихъ предвзятыхъ толкованій, безъ всякихъ увлеченій воззрѣніями партій, внѣ какихъ-либо мѣстныхъ, личныхъ и сословныхъ интересовъ, внѣ всякой зависимости отъ посторонннихъ и случайныхъ вліяній. Въ этихъ предѣлахъ наше купечество могло-бы доставить правительству полезный матеріалъ, но отъ него нельзя требовать категорическихъ мнѣній въ подобныхъ сложныхъ вопросахъ, ибо для этого требуется подробное ихъ изученіе не съ торговой только, но и съ другихъ точекъ зрѣнія, недоступныхъ торговому классу; въ качествѣ отдѣльнаго сословія купечество не можетъ рѣшать вопросы всеобъемлющаго значенія, затрогивающіе тысячи сторонъ государственной и экономической жизни, сопряженные съ многомилліонными финансовыми жертвами. Но эти границы не были соблюдены, и купечество наше, когда отъ него запросили больше, чѣмъ оно могло дать, оказалось не на высотѣ своего призванія, высказалось вовсе не въ интересахъ государственныхъ и не только не сообщило правительству какихъ-либо данныхъ, но не привело даже никакихъ практическихъ соображеній о

Digitized by Google

выгодности или невыгодности того или другаго направленія, почти ничего такого, что бы послужило правительству, наряду съ другими матеріалами, къ болѣе полному и законченному рѣшенію сложнаго вопроса. При обсужденіи вопроса о Сибирской линіи въ купеческихъ собраніяхъ не обошлось и безъ партійной борьбы.

Яркое проявленіе этой борьбы—24-го августа 1884 г. при обсужденіи этого вопроса, по порученію Министерства Финансовъ, въ Нижегородскомъ Ярмарочномъ комитетѣ. Не имѣя въ своемъ распоряженіи матеріаловъ, необходимыхъ для сужденія о направленіи Сибирской ж. д., Комитетъ тѣмъ не менѣе предрѣшилъ это направленіе въ своемъ предварительномъ засѣданіи, причемъ не только не подготовился къ этому вопросу самъ, не только оставилъ безъ вниманія данныя, собранныя за 15 лѣтъ, но и приглашенныхъ имъ лицъ прямо поставилъ въ невозможность подготовиться къ вопросу. Отъ приглашенія лицъ, хорошо знающихъ раіоны будущей ж. д., Комитетъ уклонился и, кромѣ уполномоченныхъ, пригласилъ въ собраніе нѣсколькихъ лицъ по своему выбору, ничѣмъ немотивированному; затѣмъ, назначивъ собраніе въ крайне неудобный для дѣловаго люда день 24 августа вечеромъ, наканунѣ разсчетовъ, Комитетъ разослалъ повѣстки за нѣсколько часовъ до собранія, не прилагая даже обычнаго доклада, вопреки порядку, принятому для всѣхъ сколько нибудь важныхъ дѣлъ. По открытіи собранія не было читано никакого доклада, разъясняющаго вопросъ, а потому и приглашенныя лица, имѣя лишь отдаленное смутное представленіе о вопросѣ не могли высказать никакихъ фактическихъ соображеній, а ограничились общими мѣстами; при баллотировкѣ закрытыми записками были поданы мнѣнія, сложившіяся по случайнымъ побужденіямъ, и большинство голосовъ оказалось за направленіе Нижній—Казань—Екатеринбургъ, уже заранѣе предрѣшенное Комитетомъ. При томъ и собраніе это не можетъ считаться выразителемъ мнѣній русскаго купечества, тѣмъ болѣе, что уполномоченные Ярмарочнаго Комитета избираются только для обсужденія нуждъ ярмарки и связанныхъ съ ними вопросовъ, но никакъ не для рѣшенія вопросовъ общегосударственныхъ; избираются они отъ каждаго ряда лавокъ, т. е. являются только представителями такихъ отраслей, для коихъ нужны лавки: въ числѣ ихъ много владѣльцевъ и арендаторовъ лавокъ, не имѣющихъ никакой торговли; многія-же важныя отрасли промышленности, и при томъ такой, которая должна давать грузы для будущей ж. д. вовсе не имѣютъ представителей. Такая постановка вопроса дала вѣскія основанія Нижегородскому биржевому купечеству подать правительству протестъ (за 90 подписями) противъ постановленія Ярмарочнаго Комитета.

Московскій Биржевой Комитетъ, когда-то подававшій голосъ за Каз. л., въ послѣднее время представилъ заявленіе, что для Москвы безразлично—куда ни пойдетъ линія къ Сибири.

Нижегородскій Биржевой Комитетъ, который въ 70 годахъ далъ толчекъ дѣлу о Каз. л., также въ послѣднее время уклонился отъ ходатайства за нее и высказался въ томъ смыслѣ, что Нижнему Новгороду Уф. л. не повредитъ,

Спб. Биржевой Комитетъ, въ особой коммиссіи 19 ноября 1884 года высказался рѣшительно за Уф. л.

О казанскихъ и самарскихъ купцахъ нечего и говорить; ихъ мнѣнія ясны сами собою.

Въ Обществѣ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ вопросъ о Сибирской линіи обсуждался въ апрѣлѣ и маѣ 1884 г.,

Digitized by Google

когда 11 казанскихъ представителей, усердно ратовавшихъ за свою линію, былисбиты съ позиціи, и вопросъ наклонился въ пользу Уф. л.; 21 ноября 1884 г. вопросъ голосовался въ собраніи Общества, казанская партія собрала всѣ силы, и голоса раздѣлились поровну.

Въ разныхъ собраніяхъ и даже оффиціальными лицами, больше ради оригинальности, чѣмъ на основаніи серьезнаго изученія, предлагались новые варіанты для соединительнаго пути въ Сибирь, изъ которыхъ два обратили на себя вниманіе: 1) «примирительное», такъ сказать, направленіе отъ Мурома на Спасскъ (или Тетюши). Бугульму, Уфу и Челябу; 2) отъ Оренбурга на Троицкъ и Омскъ. Находились оптимисты, которые предлагали строить обѣ линіи—и Казанскую и Уфимскую; но ихъ мнѣнію для Россіи 100—200 м. р. ничего не значатъ, и указаніе на финансовыя затрудненія имъ казалось очень страннымъ. Но были и пессимисты, подавленные дешевизною нашего рубля и не желавшіе ни той, ни другой линіи. За ними была та доля правды, что вопросъ такой важности не былъ выясненъ всесторонне, и полнаго убѣжденія въ томъ, что хотя-бы Уф. л. съ 1-го года ея эксплоатаціи дастъ чистый доходъ, не представлялось.

Нѣкоторые органы періодической печати до 1882 г. поддерживали больше казанское направленіе; затѣмъ столичныя газеты начали все болѣе и болѣе склоняться на сторону Уф. л., мѣстныя газеты, конечно, поддерживали то направленіе, которое ближе къ ихъ городу.

Мѣстный патріотизмъ казанскихъ, нижегородскихъ, самарскихъ и т. п. газетъ объясняется ихъ зависимостью отъ мѣстнаго общества; столичныя газеты почти всѣ высказались за Уф. л., особенно «Новости» въ Петербургѣ, «Русскія Вѣдомости» и «Русь» въ Москвѣ; въ этихъ газетахъ помѣщались очень обстоятельныя статьи, доставлявшія болѣе матеріала, чѣмъ всѣ казанскія брошюры, вмѣстѣ взятыя.

§ 5. Во всѣхъ сужденіяхъ по занимающему насъ вопросу замѣчалось еще и то, что одна сторона смотрѣла на свою линію, какъ на соединительный транзитный путь, какъ на 1-й участокъ магистральной линіи и мало заботилась о томъ, чтобы доказать возможность мѣстнаго движенія; другая, въ виду незначительности транзитнаго движенія между Сибирью и Россіей, усматривала въ своей линіи болѣе всего мѣстное коммерческое значеніе.

Между тѣмъ М-во Путей Сообщенія, предлагая Уф. л., сразу стало на правильную дорогу, независимо отъ какихъ либо тенденцій; въ соединительномъ пути къ Сибири оно видѣло не только транзитную, но еще болѣе мѣстную культурную и коммерческую артерію; оно изыскивало ближайшее и болѣе сообразное съ настоящимъ финансовымъ положеніемъ Россіи соединеніе сѣти русскихъ ж. д. съ Сибирью. Исходя изъ совершившагося факта — что Оренбургская ж. д. вдалась далѣе всѣхъ другихъ за Волгу, при чемъ линія эта, хотя и уперлась въ со-

Digitized by Google

лончаковыя степи, но обѣщаетъ стать одною изъ выгодныхъ—М-во нашло, что отъ этой линіи всего естественнѣе и ближе вести линію къ Сибири, тѣмъ болѣе, что между этой линіей и сѣвернымъ переваломъ черезъ Уралъ разстилалась обширная, бездорожная, территорія, представлявшая крайне благопріятное сочетаніе чернозема съ лѣсными и минеральными богатствами; по этой территоріи давно слѣдовало проложить ж. дорогу, и М-во проектировало сперва ж. д. отъ Самары на Уфу и Екатеринбургъ, но затѣмъ отъ этого проекта отказалось, такъ какъ въ интересахъ казенныхъ горныхъ заводовъ и военнаго вѣдомства требовалось скорѣе устроить линію отъ Уфы черезъ Златоустовскій округъ и вдоль восточнаго склона Урала; такимъ обр. само собою сложилось направленіе Уфа—Челябинскъ съ поперечною вѣтвью отъ Троицка на Екатеринбургъ вдоль восточнаго склона Урала, которое назначалось для непосредственнаго соединенія большихъ сибирскихъ водъ съ сѣтью ж. д. Россіи, а также для подвоза хлѣба и каменнаго угля къ заводамъ сѣвернаго Урала. Участокъ же Уфа—Самара давно имѣлся въ виду для оживленія хлѣбороднаго края и для соединенія южнаго Урала съ Волгой и съ другими ж. д.

Съ проведеніемъ Уф. л. долженъ образоваться широкій пятиугольникъ путей, очень важный въ общей экономіи страны, который составлялся-бы Волгой, Камой и рельсовой линіей Пермь—Екатеринбургъ—Челяба—Самара. Этотъ циклъ путей, такъ удачно расположенныхъ и примыкающихъ къ водамъ Сибири, къ водамъ и ж. д. Россіи, обнимаетъ весь Уралъ, связываетъ пшеничныя степи, лѣсные, горно-заводскіе и мануфактурные округа.

§ 6. Что касается *культурной* дороги по самой Сибири, то она благоразумно отлагалась, такъ какъ устройство ея возможно только при переполненіи государственнаго портфеля массою излишнихъ капиталовъ, причемъ на нее нужно много затратить—съ прямымъ разсчетомъ на милліонные убытки въ теченіи цѣлаго ряда долгихъ лѣтъ. Въ настоящее время дѣло идетъ о такой линіи, которая бы при меньшихъ затратахъ могла-бы удовлетворить большему количеству экономическихъ, торговыхъ и государственныхъ интересовъ. Къ выбору подобной линіи надо было отнестись посерьезнѣе. По настоящему слѣ-

Digitized by Google

довало-бы еще въ 1882 г. отправить въ Казанскій и Уфимскій раіоны экспедицію изъ лицъ, опытныхъ въ экономическихъ изслѣдованіяхъ; экспедиція эта въ годъ-полтора всесторонне обслѣдовала-бы оба раіона, и ея выводы могли-бы быть сообщены во всеобщее свѣдѣніе для поправокъ и разъясненій со стороны печати и мѣстныхъ знатоковъ края; послѣ такой провѣрки можно-бы было, въ связи съ точными техническими изысканіями, безошибочно намѣтить истинное направленіе ж. д. Способа этого, по многимъ причинамъ, у насъ никогда не держались; не прибѣгали къ нему и въ данномъ вопросѣ; но здѣсь, къ счастію, удалось придти къ положительнымъ выводамъ, хотя и приходилось считаться съ массою возраженій, отдѣльныхъ вопросовъ, путанныхъ мнѣній и пр.

Въ данный моментъ, когда вопросъ вступилъ въ свою конечную стадію, когда отъ его неправильнаго рѣшенія могутъ произойдти огромныя затрудненія для правительства и неисчислимые убытки для страны, тѣмъ болѣе что. ж. д. къ Сибири произвести *экономическій переворотъ* въ значительной части Россіи, мы считаемъ и своимъ правомъ, и своей обязанностью высказать въ немногихъ словахъ все то, что требуется самой истиною, *отбрасывая все условное и непровѣренное*, группируя въ цѣльной системѣ всѣ тѣ данныя, какія прямо истекаютъ изъ фактическаго изученія дѣла. Данныя эти провѣрены нами путемъ экономическихъ изслѣдованій на мѣстѣ и ихъ не рѣшится отрицать никто, сколько нибудь знающій Россію.

Кромѣ того, къ вопросу этому нужно подходить съ осторожностію и потому, что линія, призванная соединить Европу съ Азіатской Россіей **по значенію своему выше всѣхъ другихъ русскихъ ж. д.**, имѣющихъ болѣе узкія задачи. Даже Николаевская ж. д., вторая въ мірѣ по доходности, является только путемъ транзитнымъ и не имѣетъ того культурнаго вліянія и той государственной важности, какіе ожидаются отъ ж. д. въ Сибирь. При томъ ни одна ж. д. не вызывала такого общественнаго (если можно такъ назвать) движенія, ни одна не возбуждала такого интереса въ литературѣ и въ правительственныхъ сферахъ; потому-то раньше, чѣмъ

Digitized by Google

подѣлимся съ читателями нѣкоторыми результатами нашихъ изслѣдованій, мы должны бросить взглядъ на экономическое положеніе раіоновъ обоихъ направленій, которыя предстоитъ на дняхъ обсуждать Комитету Министровъ; при этомъ укажемъ также на необходимыя финансовыя условія постройки. Этимъ путемъ лучше прояснится: насколько та или другая ж. д. въ состояніи выполнить свою экономическую задачу—оживить обращеніе цѣнностей и создать новыя, облегчая вмѣстѣ съ тѣмъ и государственныя задачи безъ новаго обремененія госуд. казначейства, которое не можетъ еще распутаться въ милліардномъ ж. д. долгѣ. Въ связи съ экономическимъ обзоромъ, передъ нами встаетъ рядъ вопросовъ навѣянныхъ многолѣтней борьбою казанцевъ сперва съ сѣвернымъ, потомъ съ южнымъ (уфимскимъ) направленіями? вопросы эти сводятся къ положенію волжскаго транспорта, и гужеваго транзита, къ вліянію ж. д. на г. Казань, на нижегородскую и др. ярмарки, къ размѣрамъ сибирскаго транзита, также—причины упадка казанскаго и вятскаго и приуральскаго края; причины современнаго мануфактурнаго кризиса; отношеніе той и другой ж. д. къ вопросамъ народнаго продовольствія; въ какой мѣрѣ возможна въ Россіи, гдѣ перевозятся болѣе дешевые и громоздкіе грузы *), конкурренція съ рѣчными путями;—стоитъ ли выпрямлять дорогу отъ Екатеринбурга къ Камѣ, признавая eo ipso что постройка Уральской ж. д. была ошибкою?—почему населеніе самой Сибири не заявило опредѣленно—какая ж. д. для нихъ желательна и сколько на ней будетъ грузовъ? почему населеніе раіона Каз. л. не высказалось дружно о ж. д? Разрѣшеніе этихъ и подобныхъ имъ вопросовъ было-бы далеко нелишнимъ, но къ сожалѣнію нѣкоторые изъ нихъ до сихъ поръ не выяснены вполнѣ, другіе же мы разсмотримъ покороче, но опредѣленнѣе. Для большаго уясненія дѣла разсмотримъ и тѣ экономическіе факторы, которые могутъ пролить свѣтъ на тѣ или другіе доводы.

---

*) Разница фрахта отъ Перми и отъ Никола-Березова на Волгу всего 1—1½ съ пуда.

Digitized by Google

Раіонъ Казанскаго направленія.

§ 7. Отъ Нижняго Каз. л. идетъ на протяженіе 796 в. рядомъ съ Волгой и Камой (за 10—25 в., рѣдко уклоняясь далѣе), а за Камой представляетъ собою какъ бы діагональ четыреугольника, образуемаго рр. Камой, Чусовой, Уфою и Бѣлой; примыкаетъ она къ линіи Екатеринбургъ—Тюмень, связывая так. обр. воды Сибири съ центрами Россіи; рельсовый путь отъ Тюмени до Москвы—1943 версты. Если принять условный раіонъ—60 верстъ въ ту и другую сторону отъ ж. д. *), то въ первой меньшей половинѣ, отъ Нижняго до рѣки Вятки (менѣе 600 в.), линія пройдетъ по довольно населенной мѣстности: средняя густота—28 челов. на кв. версту; съ удаленіемъ отъ рѣки Вятки населенность слабѣетъ и во всей второй половинѣ раіона (на протяженіи около 650 в.) составляетъ 15 челов. на кв. версту. На всемъ пространствѣ раіона **) насчитывается около 3 милл. жит. т. е. средн. числ., по 20 чел. на кв. версту; болѣе крупные пункты: Казань со 140 т. ж., Нижній—50 т. жит., Екатеринбургъ—40 т. ж., Чистополь—20 т. Сарапуль—11 т., Елабуга—10 т., Лысково—10 т.

§ 8. Каз. л. проходитъ по сѣв. параллели умѣренной полосы, оставляя къ югу полосу русскаго чернозема и яровой пшеницы. Отъ Нижняго по правому берегу Волги и почти до Суры преобладаетъ почва суглинистая, за Волгой—песчаная. Въ раіонѣ г. Курмыша и за Сурой до г. Цивильска ж. д. захватываетъ сѣв. окраины черноземной полосы, которая затѣмъ отходитъ на правый берегъ Волги и къ р. Бѣлой. Отъ Цивильска до Красноуфимска преобладаетъ суглинокъ, за Камой ж. д.

---

*) Для проектиров. линій Министерство Путей Сообщенія принимаетъ раіонъ по 30 в. въ обѣ стороны; въ виду важности Каз. л. мы удвоили эти размѣры, хотя въ виду близости рѣкъ дѣйствительный *живой* радіусъ тяготѣнія долженъ быть менѣе

**) Всего до 150 т. кв. в. — средніе части Нижегородской губ., почти вся Казан. губ. кромѣ сѣв. и южн. окраинъ, южн. уголъ Вятской губ., сѣв. окраины Уфим. и южныя — Перм. губ. На всемъ пространствѣ много инородцевъ: отъ Козмодемьянска до Каз. у.—черемисы, въ Казан. губ.—татары, въ Елабуж. у.—вотяки, въ Сарапул. у.—башкиры, за Камой—татары; инородцы составляютъ болѣе 1/4 всего населенія.

Digitized by Google

опять касается сѣв. границы чернозема, отдѣльныя узкія полосы котораго залегаютъ по р. Сылвѣ до Кунгура и къ югу отъ Красноуфимска; за этимъ городомъ преобладаетъ глинистая почва, а въ Уральскомъ кряжѣ—каменныя породы.

§ 9. Рельефъ мѣстности очень волнообразный, отъ Нижняго ж. д. идетъ нагорнымъ берегомъ Волги, на всемъ протяженіи пересѣкаетъ нѣсколько водораздѣловъ, а отъ Красноуфимска до Екатеринбурга пролегаетъ по горной мѣстности. Въ раіонѣ ж. д. протекаютъ судоходныя рр. Волга, Кама, Вятка, Бѣлая, Сура, Чусовая, сплавныя—Уфа, Сылва и др.

§ 10. Ископаемыя богатства раіона—алебастръ, глина разныхъ сортовъ, жерновый камень, и ближе къ Елабугѣ—разнообразныя горныя породы: желѣзная руда, дорогіе минералы, мраморъ (въ Екатеринб. у.) и пр.

§ 11. Земледѣліе—преобладающее занятіе во всемъ раіонѣ; пашни составляютъ около половины всего пространства; распаханы всѣ удобныя земли, и теперь число пашенъ возрастаетъ уже насчетъ лѣсовъ. Разводятся черные хлѣба; главный продуктъ—рожь, яровые же хлѣба служатъ только подспорьемъ и даже при хорошемъ урожаѣ не могутъ замѣнить недостатка ржи. Излишекъ хлѣба, по 10-ти-лѣтней сложности, замѣчался только въ южной части Казан. губ., въ сѣв. частяхъ Уфимской и южныхъ—Пермской; съ 80-хъ годовъ болѣе половины раіона, отъ Нижняго до Камы вынесло рядъ неурожаевъ, осложненныхъ упадкомъ скотоводства и истощеніемъ земли: въ 1881 г. урожай озимыхъ ниже средняго, яровыхъ—немного лучше, въ 1882 г.—и тѣ и другіе ниже средняго, въ 1883 г. во многихъ мѣстахъ не собрали на сѣмена; отсюда печальное явленіе—голодовка въ самыхъ плодородныхъ частяхъ Казан. губ.

По свѣд. Центр. Стат. Комитета за 1883 г. по Казан. губ. въ 60-ти-верстномъ раіонѣ остатокъ хлѣбовъ (за вычетомъ на сѣмена), безъ овса и картофеля, до 800 т. четв., а на потребленіе нужно болѣе 2 милл. четв. По свѣд. Казан. Губ. Стат. Комитета за трехлѣтіе 1881—83 гг. по 10 уѣздамъ оказался недостатокъ озимыхъ и излишекъ

Digitized by Google

яровыхъ *), а по Чебоксар. и Козьмодем. у. у.—недостатокъ тѣхъ и другихъ. По всей губерніи за три года: озимыхъ недостатокъ 3691 т. четв., яровыхъ + 1980 т. четв.

Отъ Екатеринбурга къ Тюмени ж. д. касается съ юга земледѣльческихъ мѣстностей Камышлов. уѣзда; въ Тюмени линія упирается въ лѣсную полосу, въ сибирскую тайгу, которая немного сѣвернѣе переходитъ въ холодныя тундры, а немного южнѣе, на параллели Ялуторовска,—въ степную, плодородную площадь, которая начинается Ишимской степью.

§ 12. Скотоводство въ послѣдніе годы упало во всемъ раіонѣ, главн. образ. вслѣдствіе падежей; нѣсколько большая пропорція скота—за Камой, въ Уфим. губерніи и къ югу отъ Екатеринбурга.

Въ Казан. губ. луга составляютъ 12% пространства, по одной десятинѣ на 4,4 дес. пашни, почему нельзя держать много скота **). и удобренія недостаетъ.

§ 13. Лѣсами раіонъ Каз. л. довольно богатъ; большіе лѣса за Волгой въ Нижег. губ., въ сѣверо-зап. части Каз. губ., въ Вятской и Пермской губ., вообще къ сѣверу отъ линіи лѣса занимаютъ болѣе половины всего пространства, принадлежатъ больше казнѣ; вдоль береговъ рѣкъ и въ земледѣльческихъ мѣстностяхъ быстро рѣдѣютъ; породы—и лиственныя, и хвойныя; есть хорошій строевой лѣсъ.

Въ Казан. губ. въ 1859 г лѣса составляли 40% всего пространства, а въ 1880—29,7%, болѣе всего въ Козьмодем. у. (67%). Въ Мензел. у.—28%, а по Уралу нѣсколько больше. Во всемъ раіонѣ—до 3 милл. дес. Полагая лиственнаго лѣса половину, получимъ, что при правильномъ хозяйствѣ, при 50-ти-лѣтнемъ оборотѣ рубки листв. и 100-лѣтнемъ—хвойнаго, можно отпускать до 1½ м. куб. саж. или до 400 м. п. древесной массы въ годъ ***).

Много лѣса обращается подъ пашни. Лѣсные промыслы падаютъ, частію отъ вздорожанія лѣса, частію отъ меньшаго спроса на дубовую клепку и дрова (вслѣдствіе размноженія наливныхъ баржъ и отопленіе пароходовъ нефтью.

	посѣяно.	собрано.	остатокъ.
*) Въ 1883 г. озимыхъ	956	1153	+ 197 т. четв.
яровыхъ	1354	4002	+2648 » »

**) На сто жителей только 22 лошади, 18 штукъ рогатаго скота и 60 шт. мелкаго скота; % безлошадныхъ быстро возрастаетъ (о чемъ заявлялъ въ своемъ докладѣ и представитель М-ва Внутр. Дѣлъ). Въ Перм. губ. приходится около 30 лошадей и 20 шт. рог. скота на 100 ж., въ Камышлов. и Шадр. у. у. пропорція эта возрастаетъ

***) По расчету принятому для лѣсовъ Удѣльнаго вѣд.

Digitized by Google

§ 14. Другіе добывающіе промыслы развиты слабо; въ лѣсныхъ мѣстностяхъ—пчеловодство *), по Волгѣ—садоводство въ земледѣльческихъ мѣстностяхъ—разведеніе льна и конопли, особенно въ Вятской губ., въ Шадрин. и Камышлов. у. Перм. губ.; по рѣкамъ и озерамъ—рыболовство; много рыбы ловится въ южной части Екатеринб. у. изъ Кыштымскихъ и Каслинскихъ озеръ.

§ 15. Обработывающая промышленность въ раіонѣ довольно развита. Въ Нижнемъ—механическіе и др. заводы, паровыя мельницы; въ с. Лысковѣ—мельницы. Въ Казан. губ. развиты: обработка сала и кожъ, винокуренное и мукомольное дѣло; въ Казани—большой свѣчной заводъ, снабжающій всю вост. Россію, одинъ крупный и болѣе десяти небольшихъ кожевенныхъ заводовъ, льнопрядильня и ткацкая, крупчатки, мыловаренные, механическіе и др. заводы, всего произв. по офф. свѣд. на $9^1/_2$ м. р. ($^2/_3$ всего произв. губерніи); въ Спасск., Свіяж. и Казан. у.—большія мельницы; въ г. Чистополѣ—бумагопрядильня, рогожныя фабр., крупчатки; въ Мамадыш. у.—два крупныхъ кожев. зав. **) Въ Вятской губ. въ Елабуж. у.—два большихъ химическихъ завода въ Сарапул. у.—машинный и оружейный Ижевскій зав. (работы сократились вслѣдствіе уменьшенія казенныхъ нарядовъ) и болѣе 20 кожевенныхъ заводовъ. Въ Пермской губ. въ Красноуфим. у.—три стекляныхъ, нѣсколько кожевенныхъ, писчебумажный и др. заводы; въ Екатеринбургѣ салотопенные, механическіе и др. заводы; производство этого города падаетъ ***); въ Екат. у. суконная Арамильская фабр., до 10 кожевенныхъ заводовъ, а по р. Исети, между Екатеринбургомъ и Шадринскомъ,—175 мельницъ, перемалывающихъ болѣе 5 милл. п. зауральской

*) Пчеловодствомъ занято до 8 т. чел., произв. на 175 т. р., садоводствомъ до 5 т. чел. на 65 т. жит.

**) Въ губерніи начали появлятся заводы для обраб. нефти. По офф. свѣд. за 1883 г. во всей Каз. губ. числилось 300 фабрикъ съ 9 т. рабочихъ и съ произв. на 14 м. р.

***) Закрылся большой стеариновый заводъ Губбарда и нѣсколько мелкихъ.

Digitized by Google

пшеницы. Изъ горныхъ заводовъ на самой линіи расположены Бисертскій, Ревдинскій и Верхне-Исетскій; съ сѣвера въ раіонѣ находятся заводы—Суксунскій, Тисовскій, Молебскій, Сылвенскіе, Саргинскій, Билимбаевскій, Уткинскій, Шайтанскій, съ юга—Михайловскій, Нижне-и Верхне-Сергинскіе, Атигскій, Маріинскій, Сѣверскій, Козинскій, Полевскій, Шемагинскій, Нязепетровскій, Нижне-Исетскій и Сысертскіе; на всѣхъ этихъ заводахъ за послѣдніе года выдѣлывалось до 2½ м. п. чугуна и до 3½ м. п. желѣза.

Кустарные промыслы болѣе распространены въ первой части раіона, въ Нижег. и Казан. губ.

Въ Казан. губ. мѣстными промыслами въ 1883 г. было занято до 80 т. чел., производившихъ по офф. свѣд. на 1½ м. р.; главныя издѣлія: рогожи, кулье, холсты, валяныя, деревянныя; извозомъ занимается до 2 т. челов., на сторону уходитъ до 20 т. челов.

§ 16. Торговыя сношенія раіона разнообразны. Изъ раіона *вывозятся*: лѣсной товаръ, уральское желѣзо и чугунъ, хлѣбъ и мука изъ южныхъ частей, свѣчи и мыло—изъ Казани, кожев. тов. изъ Казани и др. мѣстъ, кустарныя издѣлія. *Ввозятся* изъ другихъ раіоновъ: изъ центр. Россіи—мануфакт. и галантер. товары, металлич. издѣлія, машины, сахаръ, вина; изъ южной Россіи—сахаръ, табакъ, фрукты; изъ степнаго поволжья—пшеница, сало, кожи; изъ Астрахани—нефть, керосинъ, рыба, персидскіе и кавказскіе товары; изъ дальней Сибири—чай и мѣха, изъ Зауралья и юго-зап. Сибири—пшеница, сало, кожи, шерсть, овчины, кость; изъ Перм. губ.—соль; изъ Симб. губ.—сукна, конопл. масло; изъ Вятской губ.—ленъ и холсты; изъ-за границы—металлич. издѣлія, чугунъ, машины, вина, колоніал. и др. товары. *Транзитные* грузы *къ Нижнему и Москвѣ*: изъ Сибири—чай *), мѣха, изъ степныхъ губ. и Зауралья—пшеница, сало, шерсть; съ низовья и изъ Сибири—сало, пшеница, пшен. мука; изъ Перм. губ.—соль; изъ Вятской губ.—ленъ; изъ Астрахани—керосинъ, рыба, персидскіе и кавказскіе товары; съ южн. Урала—желѣзо; *къ Петербургу*—

*) На Нижегородскую ярмарку 1884 г. привезено 24 т. цибика кирпичнаго, 11 т. циб. байховаго и болѣе 10 т. ящ. Ханьковскаго изъ Кяхты, всего до 100 т. п.

Digitized by Google

мѣха, сало, шерсть, чай; *обратно* — мануф., колон., бакал., металлич., заграничные и др. товары; въ *низовыя* губерніи: лѣсъ изъ Яросл., Костром., Вятск., Уфим. и Перм. губ., соль изъ Перм. губ., мануф. и др. товары изъ Нижняго и Москвы. На Ирбитскую ярмарку изъ центр. Россіи—мануф. и колоніал. товары; съ ярмарки—мѣха и чай *); съ содоваго завода въ Березнякахъ идетъ сода въ разныя мѣста Россіи **).

Мѣстное передвиженіе грузовъ въ предѣлахъ раіона: изъ вост. части раіона въ западную—желѣзо, хлѣбъ, сало; обратно—свѣчи, кожев. и механ. издѣлія; изъ лѣсныхъ мѣстностей—лѣсъ; изъ промышленныхъ въ лѣсныя и земледѣльческія—разные фабрикаты.

Главная масса грузовъ отправляется водянымъ путемъ по Волгѣ, Камѣ, Вяткѣ, Чусовой, Бѣлой, Уфѣ, часть—по Уральской ж. д. (въ 1883 г.—25 м. п.); небольшая часть—легкіе, цѣнные, товары, запоздалые, экстренные, почтовые, мѣстные грузы на небольшія разстоянія, грузы подвозимые къ пристанямъ—идетъ гужомъ, больше по зимнему пути. До развитія пароходства сибирскій трактъ былъ оживленъ и шелъ отъ Казани на Мензелинскъ, Бирскъ, Уфалейскій зав. и Шадринскъ; теперь трактъ этотъ упалъ, и зимніе грузы избираютъ путь Казань-Пермь, откуда идутъ по ж. д. черезъ Тагилъ и оттуда въ Ирбитъ, или прямо гужомъ въ Ирбитъ; часть—по ж.д. на Екатеринбургъ, а оттуда по главному сибирскому тракту; изъ Ирбита грузы, назначенные въ Сибирь, ждутъ открытія навигаціи по р. Ницѣ и только малая часть идетъ гужомъ, а назначенные въ Россію идутъ къ Перми (прямо гужомъ и чрезъ Тагилъ), откуда сплавляются по Камѣ. Изъ Екатеринбурга въ Сибирь и обратно грузы слѣдуютъ по тремъ трактамъ: 1) Исетскій—на Шадринскъ и Ялуторовскъ—самый оживленный; здѣсь проходитъ все сырье изъ Зауралья и юго-зап. Сибири, идущіе въ Пермскій край, во внутр. Россію и къ портамъ; 2) на Тюмень, до сибирскихъ водъ; грузовъ немного,

*) Отправка отъ Нижняго до Ирбита лѣтомъ обходится по 75 к. съ пуда, зимою 1½—2 р.

**) По свѣд. правленія завода на ж. д. можетъ идти 300 т. п. соды зимней выработки.

Digitized by Google

только тѣ, которые минуютъ Ирбитскую и др. зауральскія ярмарки (товары прямо изъ центровъ Россіи и часть сибирскаго сырья); 3) на Троицкъ, до соединенія съ караваннымъ путемъ. Отъ Ялуторовска грузы идутъ къ Омску двумя развѣтвленіями: а) на Ишимъ и Тюкалинскъ, в) на Курганъ и Петропавловскъ.

Волгой мимо Казани провозится снизу по офф. свѣд. (много ниже дѣйствительности) до 150 м. п.; изъ нихъ главная часть идетъ къ Рыбинску, и небольшая часть сгружается въ Нижнемъ для слѣдованія по Нижегородской ж. д. (въ 1883 г. — 24 м. п.); сверху идетъ до 25 м. п., гл. обр. въ Низовье; часть низовыхъ и верховыхъ грузовъ останавливается въ Нижнемъ для продажи и отсюда, не выгружаясь изъ баржей, идетъ опять по Волгѣ: низовые — вверхъ, часть опять внизъ, верховые — внизъ, камскіе — и вверхъ и внизъ.

Съ Камы отправляются значительные грузы (по свѣд. мѣстныхъ торговцевъ за 1883 г.) 12 м. п. *соли* — 7 м. п. въ Нижній, 4 м. въ Рыбинскъ, 1 м. на Вятку; 6 м. п. *желѣза* и *чугуна*, въ т. ч. 5 м. п. въ Нижній (8—12 к. съ пуда) 150 т. п. въ Рыбинскъ, 108 т. п. въ Саратовъ, 80 т. п. въ Казань; 500 т. п. *мѣди и металлич. издѣлій* — въ Нижній; 2 м. п. *пшеницы* и 1, 2 м. п. *др.*: *хлѣбовъ* въ Рыбинскъ (10 к. съ пуда); 710 т. п. *крупчатки*; 750 т. п. *кам. угля* въ разн. мѣста; 330 т. п. *льн. сѣмени*, 275 т. п. *кудели*; 194 т. п. *сала*; 114 т. п. *масла* — въ Рыбинскъ, 160 т. п.; *шерсти* въ Нижній, 131 т. п. *хрома* — въ Елабугу; 200 т. п. пушекъ, бомбъ и др. *снарядовъ* въ Нижній.

Главные торговые пункты: *Нижній* — на ярмарку идетъ до 1 м. п. товаровъ изъ Сибири и около того же вывозится туда черезъ Ирбитъ и Екатеринбургъ; на ярмарку же идетъ Уральское желѣзо, хлѣбъ съ камскихъ пристаней и др.; съ ярмарки по всему раіону идутъ мануф., металлич., колон. и др. товары, вина, машины и пр.; только небольшая часть идетъ по зимнему пути, главная отправка — водою. По банковымъ свѣдѣніямъ *) съ Нижнимъ находятся въ болѣе дѣятельныхъ сношеніяхъ Москва, Петербургъ, Казань, Пермь, Екатеринбургъ, Иркутскъ, Рыбинскъ, Самара, Крестовская ярм., Воронежъ, Ростовъ на Дону, Астрахань, Баку, Тифлисъ, Ташкентъ и др. — *Лысково* торгуетъ хлѣбомъ; обороты этой и сосѣднихъ пристаней сильно упали за послѣднее время и перешли въ др. пункты. *Казань* — перевалочный пунктъ для зимнихъ грузовъ, распредѣлительный и складочный — для чая, пушнины, соли, керосина, воинскихъ грузовъ и пр.; большой грузовой оборотъ вызывается здѣшними заводами; по отчету старш.

*) См. отчеты Госуд. банка о переводныхъ платежахъ.

Digitized by Google

маклера Казан. биржи съ 1 окт. 1882 г. по 1 октября 1883 г. торговыхъ и курсовыхъ сдѣлокъ было на 6024 т. р.; съ К., по банк. свѣд. имѣютъ значит. дѣла: Спб., Москва, Нижній, Пермь, Самара, Рыбинскъ, Астрахань, Екатеринбургъ, Иркутскъ, Кіевъ, Симбирскъ, Ярославль и др. *Лаишевъ* (50 в. отъ ж. д.)—желѣзная ярмарка, отсюда купленное желѣзо идетъ въ Нижній и выше, часть въ низовыя губ.; по офф. свѣд. въ 1883 г. пришло металловъ на 4175 т. р., куплено на 911 т. р. (менѣе противъ 1882 года).. *Чистополь* (30 в. отъ ж. д.)—важный центръ для хлѣбной торговли обширнаго раіона (юго-вост. части Казан. губ., смежн. части Уфим. губ.) торг. оборотъ за 1883 г. по офф. свѣд. опредѣлялся въ 6333 р. *Елабуга*—также мѣстный центръ хлѣбной торговли. *Мензелинскъ* (50 в. отъ ж. д.) съ большой ярмаркою, обороты которой въ послѣдніе годы все падаютъ; привезено въ 1881 г. на 13592 р. въ 1882 г.—на 10967 р.; продано въ 1881 г. — на 10221 р., въ 1882 г. — на 6647 р., *). *Екатеринбургъ*—перевалочный и распредѣлительный пунктъ, собираетъ пріуральскіе грузы для потребленія пермскаго края и для отправки въ Россію; до 70-хъ годовъ это были настоящія „ворота Сибири", здѣсь шли и ярморочные Ирбитскіе грузы, и Сибирскіе; съ 70-хъ гг. усилилось грузовое движеніе къ Ирбиту по Гороблагодатскому тракту (на Кунгуръ-Тагилъ), по р. Ницѣ, а съ открытіемъ Уральской ж. д.—на Пермь, такъ что нынѣ черезъ Е. идутъ товары на Крестовскую ярм. по Исетскому тракту, да тѣ немногіе грузы, какіе идутъ изъ Нижняго въ Тюмень и обратно; за нимъ остался значительный раіонъ къ югу, т. е. на Челябу и Троицкъ. Съ открытіемъ Тюменской ж. д. Е. много потеряетъ. Теперь его торговые обороты еще значительны. По банк. свѣд. съ нимъ имѣли дѣла: Спб., Москва, Нижній, Казань, Кре-

*) Въ 1882 году

	привезено.	продано.
Мануф. тов. на	4219 т. р.	2341 т. р.
Чай и сахаръ »	1417 » »	1285 » »
Кожи . . . . »	522 » »	522 » »
Кубов. краска »	407 » »	212 » »
Др. . . . . »	3656 » »	2287 » »
	10228 т. р.	6647 т. р.

Былъ даже возбуждаемъ вопросъ о переводѣ этой ярмарки въ Уфу.

Digitized by Google

стов. ярм., Томскъ, Иркутскъ, Харьковъ, Ростовъ на Дону, Одесса, Ташкентъ, Ярославль и др. Какъ горнозаводскій и промышленный центръ Е. упалъ съ сокращеніемъ работъ на заводахъ и съ закрытіемъ многихъ мѣстныхъ фабрикъ *). *Тюмень* — перегрузочный пунктъ для той части сибирскихъ грузовъ, которая идетъ прямо отъ Нижняго въ Сибирь и обратно, минуя Ирбитъ и не попадая на Исетскій и Ялутовскій тракты; торговое значеніе Т. невелико, что доказывается и неудачей двухъ ярмарокъ, какія попробовали здѣсь учредить; провозъ по Турѣ, возможный только на мелкихъ судахъ, обходится недешево, и большаго развитія транспорта на здѣшней пристани ожидать нельзя.

Торговое движеніе въ предѣлахъ раіона довольно оживленное, но формы и способы торговли еще довольно первобытны. Выписка товаровъ прямо съ фабрикъ практикуется только по отношенію къ мануфактурамъ, а для др. товаровъ очень рѣдко; главныя оптовыя закупки производятся на Ирбитской, Нижегородской и др. ярмаркахъ. При неразвитости потребностей у населенія и при вялости сбыта, а также при медленности передвиженія грузовъ изъ вост. Россіи къ портамъ—заложенные въ торговлю капиталы обращаются медленно, одинъ разъ въ годъ--полтора, что затрудняетъ правильный ходъ мѣстныхъ сдѣлокъ по закупкамъ товаровъ, которые подолгу лежатъ на складахъ и иногда по 8—9 мѣсяцевъ и болѣе ожидаютъ покупателей. Такъ, напр., осенній хлѣбъ, закупаемый для другихъ раіоновъ, поспѣваетъ въ мѣста назначенія иногда только къ осени слѣдующаго года. Желѣзо также циркулируетъ одинъ разъ въ годъ, отчего на Уралѣ закупается только часть годовой нормы, а остальное выписывается изъ за-границы. Медленность циркуляцій хлѣба, желѣза, лѣса, соли и т. п. товаровъ зависитъ только отчасти отъ неудобства путей и отъ закрытія навигаціи въ теченіи полугода, но главн. обр. отъ большихъ разстояній и отъ самаго свойства грузовъ, которые на такихъ разстояніяхъ

*) Такъ напр. недавно закрылся большой стеариновый заводъ Губбарда.

Digitized by Google

и *не могутъ избирать иного пути, кромѣ воднаго*; ж. д. перевозки имъ не выдержать.

Медленность сбыта, въ связи съ частыми колебаніями цѣнъ, заставляетъ торговцевъ, во избѣжаніе риска, платить пониженныя цѣны производителямъ, которые не имѣютъ возможности постояннаго сбыта своихъ продуктовъ за правильныя цѣны и кромѣ того подвергаются эксплоатаціи скупщиковъ, кулаковъ и т. п. посредниковъ *); это въ свою очередь оказываетъ давленіе на поземельную ренту, сокращая покупательныя силы населенія, и безъ того подорванныя. Так. образ. въ послѣднее время сбытъ еще болѣе съуживается, товары дольше залеживаются, капиталы годами находятся въ связанномъ состояніи; фабрики и заводы не могутъ разсчитать нормы ежегоднаго производства. Самое народное продовольствіе подвергается большимъ случайностямъ, чѣмъ прежде, и при неурожаяхъ быстро наступаетъ торговопромышленный кризисъ. Такому положенію дѣлъ улучшеніе путей можетъ пособить только отчасти; причины этихъ явленій лежатъ гораздо *глубже*.

Каз. л. должна разсчитывать главн. обр. на транзитные грузы—сибирскіе, уральскіе, московскіе; общее количество этихъ грузовъ, даже по преувелич. данныхъ заинтересованной стороны, не превышаетъ 30 м. п., изъ коихъ по приблизит. разсчетамъ навѣрное болѣе $^3/_4$ идетъ водою. Мѣстный раіонъ тяготѣнія грузовъ къ Каз. л. также не можетъ быть значителенъ, такъ какъ на всемъ протяженіи онъ соприкасается съ рѣками, уносящими почти всѣ грузы на хребтѣ своемъ въ первую четверть навигаціи, такъ что для остальнаго времени навигаціи остается грузовъ очень мало. Къ тому же и зимнія гужевыя цѣны довольно низки, особенно для обратныхъ обозовъ, когда они не превышаютъ ж. д. тарифа, усвоеннаго для мануф. и др. цѣнныхъ грузовъ. Несомнѣнно и то, что грузы, слѣдующіе водою мимо Казани вверхъ и мимо Нижняго внизъ, не станутъ перегружаться въ вагоны на участкѣ отъ Нижняго до Ка-

*) Они устраиваютъ стачки для пониженія цѣнъ. Продаютъ хлѣбъ торговцы за высокія цѣны, напр. въ 1883 г. рожь 65 к.—1 р. за пудъ. пшеница 90 к.—1 р. 10. овесъ 35—65 к

Digitized by Google

зани; равн. образ. грузы идущіе изъ Екатеринбурга силою вещей вынуждены будутъ сходить въ Николо-Берёзовѣ на воду; Ирбитскіе грузы на Каз. л. также попасть не могутъ, т. к. есть прямой разсчетъ отправлять ихъ черезъ Пермь; по Каз. л. должны пойдти главн. обр. грузы цѣнные (дороже 3 р. за пудъ), срочные, по экстреннымъ требованіямъ и т. п. въ тѣхъ предѣлахъ, какіе намѣчены мѣстнымъ потребленіемъ, а также потребленіемъ той части Сибири, которая не снабжается изъ Ирбита. Радіусъ мѣстнаго тяготѣнія на участкѣ Нижній-Казань долженъ быть шире къ югу, а на участкѣ Казань-Кама—къ сѣверу; на участкѣ Кама-Екатеринбургъ можно ожидать съ обѣихъ сторонъ больше мѣстныхъ грузовъ для подвоза къ Камѣ.

§ 17. Застой въ торговлѣ и кризисъ въ промышленной жизни раіона есть неразлучный спутникъ экономическаго упадка края; причины этого упадка намъ удалось констатировать съ достаточной опредѣленностью—a) рядъ неурожаевъ, ослабившихъ и податную и покупательную силу населенія; въ тѣ же годы, когда были урожаи хорошіе, стояли низкія цѣны на хлѣбъ при дороговизнѣ рабочихъ рукъ; вывозъ же хлѣба съ пристаней Каз. губ. въ голодные годы объясняется подвозомъ изъ Уфим. губ., а также тѣмъ, что осенью продавались хлѣбные запасы на подати, а къ веснѣ, съ подъемомъ цѣнъ, покупныхъ средствъ у крестьянъ не хватало, и они должны были прибѣгнуть къ помощи земства.

Въ 1883 г. изъ 2934 сельскихъ обществъ Каз. губ. 1483 получили 916 т. р. ссудъ на обсѣмененіе 182 т. дес. (27% числа десятинъ, подлежавшихъ обсѣмененію). Къ 1884 г. крестьянское населеніе губерніи задолжало 6045 т. р. по ссудамъ (въ т. ч. 1610 т. р. въ Имперскій продов. капиталъ), да накопило недоимокъ на 4504 т. р.; за 1883 г. податей собрано менѣе половины. Болѣе всего пострадало татарское населеніе южныхъ уѣздовъ.

b) Неблагопріятныя климатическія условія въ связи съ истребленіемъ лѣсовъ. c) Истощеніе почвы при экстенсивномъ способѣ хозяйства и примитивномъ способѣ обработки. d) Упадокъ скотоводства вслѣдствіе падежей и оскудѣнія луговъ. e) Неразвитость другихъ, подсобныхъ, отраслей сельскаго хозяйства. f) Упадокъ лѣсныхъ промысловъ. g) Упадокъ отхожихъ и нѣкоторыхъ

Digitized by Google

кустарныхъ промысловъ. h) Сокращеніе производства на горныхъ заводахъ Урала, Камсковоткинскомъ, Ижевскомъ и др. отчего тысячи рабочихъ остались безъ дѣла. j) Обремененіе налогами, сопровождаемое постояннымъ уменьшеніемъ платежной силы населенія и цѣнности податныхъ объектовъ, которая еще болѣе подтачивается самымъ способомъ взиманія. i) Неразсчетливая раздача ссудъ *) въ Казан. краѣ съ 1877 г. развившая въ населеніи безпечность, а также отсутствіе порядка въ ихъ возвратѣ. k) Значительный % татарскаго населенія, малоспособнаго къ земледѣльческой культурѣ. l) Частые передѣлы земель и раздробленіе надѣловъ у крестьянъ. Кромѣ этихъ, болѣе мѣстныхъ причинъ, существуютъ и другія, болѣе общія, которыхъ здѣсь касаться не мѣсто. Всѣ эти причины, хотя и въ болѣе слабой степени, отразились также на сосѣдныхъ раіонахъ. Вятскій край также упалъ, главн. обр. отъ истощенія земель, отъ упадка льноводства, лѣсныхъ и кустарныхъ промысловъ, отъ сокращенія торговли съ Архангельскимъ портомъ; **) нѣкоторыя крупныя вятскія фирмы (напр. Прозорова и К°) перебрались въ Петербургъ, у крестьянъ все усиливается стремленіе къ переселенію, особенно изъ Нолинскаго, Глазовскаго, Слободскаго и Котельничскаго уѣздовъ. Плодородный и промышленный Симбирскій край также упалъ вслѣдствіе четырехлѣтнихъ неурожаевъ, подорвавшихъ средства населенія и вызвавшихъ въ свою очередь застой въ мѣстной торговлѣ. Вообще болѣе сильными факторами экономическаго обезсиленія всѣхъ этихъ раіоновъ являются истощеніе земли, нераціональное хозяйство и финансовыя тягости.

Каз. л., какъ показали примѣры другихъ ж. д., не поведетъ къ устраненію этихъ отрицательныхъ условій, сложившихся независимо отъ всякихъ ж. д. вопросовъ;

---

*) Ссуды выдавались деньгами, безъ точной провѣрки степени нужды; часть пошла на покрытіе казенныхъ недоимокъ; часть пошла вовсе не на обсѣмененіе, и только небольшая часть достигла назначенія.

Каз. губ. земство въ видахъ улучшенія экономическаго быта предполагаетъ: 1) расширеніе крестьянскаго землевладѣнія; 2) предоставленіе бѣднымъ селеніямъ льготнаго пользованія казеннымъ лѣсомъ; 3) развитіе ремеслъ и сторонниихъ заработковъ съ безплатной выдачею паспортовъ; 4) проведеніе ж. д.

**) Отпускная торговля Архангельска падаетъ; многія иностранныя фирмы закрыли въ немъ свои конторы.

Digitized by Google

во время самой постройки желѣзной дороги къ ней будутъ привлечены, какъ было на югѣ и востокѣ Россіи, землекопы и др. рабочіе изъ Смолен., Калуж., Владим. и др. губерній. Затѣмъ въ большей части раіона Каз. л. земледѣліе не даетъ излишковъ, и крестьянамъ приходится прикупать хлѣба, а это будетъ труднѣе при ж. д., когда цѣны повысятся; такое повышеніе цѣнъ, выгодное для мѣстностей съ хлѣбными избытками, всегда давитъ на мѣстности малопроизводительныя. О другихъ вліяніяхъ ж. д. распространяться не будемъ, а напомнимъ только одно, что каждая ж. д. вызываетъ болѣе или менѣе сильный переворотъ въ экономической жизни мѣстнаго населенія. Переворотъ этотъ *осложнитъ* ту сумму неблагопріятныхъ условій, какія указаны выше, и конечно можетъ только обострить кризисъ.

§ 18. Очертивъ, насколько позволили размѣры этого труда, экономическое положеніе раіона Каз. л. и характеръ торговаго движенія въ его предѣлахъ, обратимся къ финансовымъ разсчетамъ по этой ж. д.

Согласно правительственной расцѣнкѣ стоимость Каз. л. при разсчетѣ подвижнаго состава на 20 милл. п. груза или на 4 пары товарныхъ поѣздовъ въ сутки, опредѣлена въ 87,1 милл. р. кред. или по 70 т. р. за версту. Но разсчетъ этотъ ниже дѣйствительности, ибо 1) опытъ всѣхъ русскихъ ж. д. за все время ихъ существованія ясно показалъ, что только тѣ линіи производительны, которыя перевозятъ около 40 милл. пудовъ груза; 2) для новыхъ ж. д., Екатерининской, Екатеринбурго-Тюменской и др. подвижной составъ разсчитывался на 8 паръ поѣздовъ (т. е. также на 40 милл. п.). Потому-то нельзя не принять за норму разсчетъ на 8 паръ поѣздовъ *), причемъ стоимость Каз. л. отъ удвоенія подвижнаго состава **) опредѣлится въ 102,2 м. р. безъ расходовъ по реализаціи, которыя можно включить въ число ежегодныхъ выплатъ, т. е. брать не $5^1/_4\%$ съ капитала

*) При этомъ же количествѣ поѣздовъ ж. д. можетъ поднять и 50—60 м. п., смотря по равномѣрности движенія и по средней нагрузкѣ.

**) Стоимость подв. состава опредѣлена по правит. смѣтѣ въ 15,1 м. р.

Digitized by Google

(доходъ и погашеніе), а 6%; для опредѣленія расходовъ эксплоатаціи можно принять болѣе умѣренную норму, по 1 р. 20 к. на поѣздо-версту, достигнутую на нѣкоторыхъ русскихъ ж. д. Так. обр. получается ежегодная выплата:

На расходы эксплоатаціи *) . . .	8 м. 557 т. р.
6% съ капитала	6 „ 190 „ „
Итого	14 м. 747 т. р.

Затѣмъ, чтобы опредѣлить—сколько потребно грузовъ для покрытія этой суммы, возьмемъ, какъ исходныя величины, тарифы: 1/33 коп. съ пудо-версты, какъ средній по сѣти русскихъ ж. д., и 1/40, какъ болѣе нормальный средній тарифъ для ж. д. большаго протяженія съ преобладающими тяжелыми грузами; так. образ. для покрытія ежегодныхъ выплатъ необходима такая коммерч. работа:

при ср. тарифѣ 1/33—48.665 милл. пудо-верстъ.
1/40—58.988 „ „

Если предположить, что пробѣгъ мѣстныхъ грузовъ= половинѣ протяженія ж. д., а транзитные грузы составятъ половину всего количества, то необходимо:

	При тарифѣ 1/33.	При тарифѣ 1/40.
Транзитныхъ . . .	26,7 м. п.	32,2 м. п.
Мѣстныхъ	26,7 „ „	32,2 „ „
Всего . .	53,4 м. п.	64,4 м. п.

Если же транзитные грузы принять = 1/3 всего количества, то необходимо:

	При тарифѣ 1/33.	При тарифѣ 1/40.
Транзитныхъ . . .	19,9 м. п.	24,2 м. п.
Мѣстныхъ	39,8 „ „	48,4 „ „
Всего . .	59,7 м. п.	72,6 м. п.

*) По 16 поѣздовъ въ день 5840 поѣздовъ въ годъ, по 1221 в. пробѣга для каждаго=7.130,640 поѣздо-верстъ.

Digitized by Google

Таковы гипотетическіе разсчеты необходимаго для Каз. л. грузоваго движенія, которые могутъ варьировать отъ разныхъ причинъ *). Размѣры же того движенія, какого можно ожидать въ дѣйствительности, не могутъ быть опредѣлены даже приблизительно, хотя къ этому и были попытки **).

Раіонъ Уфимскаго направленія.

§ 19. Уф. л. отдѣляется отъ Оренбургской ж. д. почти подъ прямымъ угломъ и прорѣзываетъ обширную территорію, отчужденную отъ удобныхъ путей сообщенія ***), постепенно отдаляясь и отъ Волги и отъ Оренбургской ж. д., перпендикулярно къ р. Бѣлой, которую пересѣкаетъ въ ея верхнемъ теченіи; отъ Камы ж. д. отстоитъ на 200 в., а за Уфой на 300 в. и болѣе; по Уралу ж. д. проходитъ около 300 верстъ, больше водораздѣлами, и примыкаетъ на его восточномъ склонѣ, къ ближайшему пункту плодородныхъ степей юго-зап. Сибири—къ Челябѣ, связывая его съ лучшей пристанью на Волгѣ; кромѣ того, г. Челяба расположенъ на торгов. пути изъ Екатеринбурга въ Троицкъ. Поперечная ж. д. вѣтвь между этими городами связываетъ Тюмень и Сибирскія воды, а также сѣверный Уралъ, съ сѣтью русскихъ ж. д. ****); упирается

---

*) При финансов. разсчетахъ такого рода приходится принимать къ соображенію разные элементы, которые могутъ измѣняться или всѣ одновременно, или же одни могутъ измѣняться, а другіе—оставаться безъ измѣненія. Элементы эти: 1) стоимость дороги, 2) большая или меньшая продолжительность ея постройки, 3) количество подв. состава, 4) число поѣздовъ, 5) количество грузовъ, 6) размѣръ расхода, 7) стоимость реализаціи, 8) равномѣрность товарнаго движенія; если въ одну сторону идетъ грузовъ гораздо больше, чѣмъ въ другую, то при меньшемъ количествѣ грузовъ приходится держать больше подв. состава.

**) Министерство Путей Сообщенія исчисляетъ грузы Каз. л.: по направленію къ Нижнему—19,7 м. п. къ Екатеринбургу—5 м. п., всего 23,7 м. п.

***) Если въ этой части Европ. Россіи, до Сибирскихъ областей включительно выдѣлить мѣстности, тяготѣющія (примѣрно на 60 в.) къ Волгѣ, Камѣ, Оренбургской и Уральской ж. д., то не считая р. Бѣлой—*sic* всякихъ улучшенныхъ путей оказывается обширный край—сѣверо-вост. часть Сам. губ., почти вся Уфимская губ. кромѣ сѣверо-зап. угла (Мензел. у. и часть Бирскаго) почти вся т. Оренб. губ. кромѣ юго-зап. угла (Оренб. у.), южныя части Перм. губ.—всего до 6 т. кв. миль или до 300 т. кв. верстъ съ населеніемъ до 3½ милл.

****) Отъ Самары до Челябы 978 в., до Екатеринбурга 1178, до Тюмени 1490, до Перми 1646.

Digitized by Google

ж. д. въ самый населенный уголъ южно-сибирскихъ житницъ: въ Челяб. уѣздѣ болѣе 300 т. жит. Далѣе въ степяхъ населеніе распредѣляется въ убывающемъ порядкѣ; съ удаленіемъ отъ Кургана густота уменьшается. Если условные размѣры раіона принять по 60 верстъ въ обѣ стороны, то на всемъ пространствѣ насчитывается до 1½ м. жит. или по 13 челов. на кв. версту—населенность довольно слабая! болѣе крупные пункты—Самара съ 80 т. жит., Бугурусланъ—15 т., Уфа—30 т., Златоустъ—20 т., Челяба—10 т.

Въ условный раіонъ Уф. л., на пространствѣ 113 т. кв. в., входитъ сѣверо-вост. часть Самарской губ., большая часть (средина) Уфимской, сѣв. уголь Оренбургской и Южн. окраины Пермской; въ первой части до Белебея преобладаетъ русское населеніе, хотя попадаются татарскія и мордовскія селенія. Въ Уфим. губ. до Урала преобладаетъ башкирское населеніе, а въ раіонахъ Уфы, Белебея и на Уралѣ—плотное русское населеніе.

§ 20. Горныя богатства раіона разнообразны; въ первой части до Уфы—сѣрный колчеданъ, глины разныхъ сортовъ и пр.; за Уфой ж. д. проходитъ не только по самой широкой, но и по самой богатой части Урала; по запасу минеральныхъ цѣнностей южный Уралъ представляетъ одну изъ самыхъ большихъ сокровищницъ въ мірѣ; довольно указать на горы Магнитную и Качканаръ, на долины Міасскую и Соймоновскую, на Бакальскіе и др. рудники и пр. Повсюду говорятъ здѣсь о заброшенныхъ богатствахъ; повсемѣстное присутствіе огнеупорной глины ясно указываетъ на изобиліе огненныхъ породъ и на скрытые металлы. Золото (жильное и розсыпное), серебро, платина, мѣдь, желѣзняки лучшихъ породъ, кислохромъ, магнезитъ, графитъ, каменный уголь, драгоцѣнные минералы и пр.—все это разсыпано щедрой рукою какъ въ заколдованномъ замкѣ, къ которому еще не найдено ключа.

Магнитный желѣзнякъ—богатѣйшій на Уралѣ по содержанію желѣза въ горѣ Магнитной Верхнеурал. у. Оренб. губ. (90 в. отъ ж. д.);; этотъ неистощимый рудникъ почти не тронутъ рукою человѣческой. Богатыя мѣсторожденія магнитнаго желѣзняка—Теплогорскія (23 в. къ юго-западу отъ Кыштым. зав.) и на зап. склонѣ Златоустов. округа (21 в. къ сѣверо-западу отъ Златоуста).

Digitized by Google

Бурый желѣзнякъ—болѣе значительныя мѣсторожденія: Тесьминское и Орловское близь г. Златоуста, Кисяганское и Ахтенское у. Кусинскаго завода, мощныя залежи у горъ „Шунда“ и „Иркыскань“. Рудники Бакальскіе, Тяжелые, Верхне-Буланскіе, Успенскіе, Баландинскіе принадлежатъ къ богатѣйшимъ въ мірѣ *). Въ Оренб. губ. хорошія Каргалинскія руды, мало разрабатываемыя за отдаленностью. *Шпатовые желѣзняки*—близь Саткинскаго зав. *Хромистый желѣзнякъ* (кислохромъ)—самое богатое мѣсторожденіе: Башартское въ верховьяхъ р. Бѣлой, въ Златоустов. и Міас. округахъ (въ дачахъ башкиръ и тептярей), болѣе всего къ югу отъ Міасскаго зав., въ Кыштымской долинѣ, близь озеръ. особенно въ Оренб. губ. **) *Марганцевыя* руды попадаются вездѣ, но болѣе всего къ востоку отъ Преображен. завода, въ 7—8 в. отъ д. Уразаевой (на Міасо-Верхнеуральскомъ трактѣ) и др.

Мѣдная руда залегаетъ по обоимъ склонамъ Урала; на западномъ—мѣсторожденія Уренгайское (3 в. къ юго-западу отъ Златоуста), Фофановское (у Кусинскаго завода), Кирябинское, Кизникѣевское, Поляковское, Никольское; на вост. склонѣ—Березовское (3 в. къ югу отъ Ново-Міаса), Ключевское (10 в. къ сѣверовостоку отъ Міас.), Чистогорское и Бергъ-Директорское (къ юго-западу отъ Міас. зав.), Троицкое, Исакіевское и др.

Золото—въ Міасскомъ округѣ; мѣсторожденія—Березовское (на склонѣ Березовой горы), Смоленское (30 в. къ востоку отъ Міас. зав. близь д. Непряхиной), Степное (къ юго-вост. отъ горы Кумачъ), Владиміро-Богородское (25 в. къ югу отъ Кундравинской станицы у д. Камбулатъ), Петровское (на р. Міасѣ, 2 в. ниже дер. Коробковской), еще неразработанное. Золотоносныя жилы встрѣчаются и за 50—60 в. къ сѣверо-востоку отъ г. Троицка, у с. Кочкарскаго; розсыпи попадаются по рр. Нейвѣ, Уѣ, Міасу, Миндяку (притокъ Урала) и въ др. мѣстахъ.

---

*) И эти рудники и гора Магнитная содержатъ руду съ 60—65% содержанія, а на легкоплавкости превосходящую руды горы Благодати.

**) Два рудника въ Верхнеурал. уѣздѣ ежегодно даютъ до 250 т. пудовъ, отправляемыхъ въ Англію для переработки на хромовые препараты.

Digitized by Google

Серебро— свинцовый блескъ встрѣчается во многихъ мѣстахъ; въ послѣднее время открыты мѣсторожденія: Михайловское—въ Кочкарской системѣ, а также—въ долинѣ р. Тоналыка (притокъ Урала), главн. образ. у д. Мамбетевой.

Платина найдена у западнаго склона горы Качканаръ по р. Косьѣ и въ окруж. мѣстности; платиновыя розсыпи извѣстны и въ верховьяхъ р. Міаса у Наралинскихъ горъ.

Каменный уголь тянется огромнымъ пластомъ на 150 в. длины отъ 57° широты до Каменскаго завода; въ этомъ пластѣ содержится много антрацита; бурый уголь хорошаго качества (дающій 7—8% золы гораздо лучше Луньевскаго) залегаетъ въ раіонѣ г. Челябы, около Міасскаго и Кыштымскаго заводовъ, въ Соймоновской долинѣ и др. мѣстахъ.

Каолинъ, не уступающій по своимъ свойствамъ лучшей фарфоровой глинѣ, встрѣчается во многихъ мѣстахъ, но болѣе всего къ югу отъ г. Челябы.

Магнезитъ—выходы его извѣстны пока только между Верхнеозерной и Губерлинской станицами (Орск. у. Оренб. губ.), а также по границѣ Верхнеурал. и Троицк. у. около озера Калканъ.

Сѣрный колчеданъ наполняетъ Соймоновскую долину, здѣсь мы имѣемъ неистощимые запасы сѣры, исчисляемые въ 50 м. п. Добыто же всего 50 т. п., и затѣмъ добываніе прекратилось.

Графитъ залегаетъ у г. Златоуста, въ Карандашевой горѣ и у оз. Еланчикъ въ Міас. округѣ.

Драгоцѣнные минералы—въ большемъ количествѣ встрѣчаются въ Ильменскихъ горахъ (24 в. къ сѣверу отъ Міас. зав.), затѣмъ дер. Сыростанъ (горный хрусталь), у горы Калканъ (яшма) и въ др. мѣстахъ.

Вообще на западномъ склонѣ Урала, въ его европейской части залегаютъ болѣе всего бурые желѣзняки, мѣдистые песчаники, каменный уголь и т. п. грубые, но полезные минералы: на вост. склонѣ чаще всего встрѣчаются обломочныя зеленокаменныя породы, золото, хрусталь и др. дорогіе минералы.

Digitized by Google

§ 21. При всемъ плодородіи почвы въ раіонѣ утилизирована только небольшая часть земли: съ удаленіемъ отъ Самары пропорція пахатной земли все уменьшается въ Самар. губ. пашни составляютъ до 70% всей земли, въ Уфим.губ. распахана только 1/10 всей земли, а за Ураломъ—около 1/100.

Въ Белеб., Уфим., и Златоустов. уѣздахъ изъ 5538 т. дес. земли (не считая лѣса) считается 2463 т. дес. или 46% удобной; подъ посѣвами занято 525 т. дес. или 9½%.

На земляхъ Сибирскаго Казачьяго войска изъ 5 мил. дес. посѣвами занято 70 т. дес. или 14%.

Въ этомъ благодатномъ краю масса цѣлинъ; за Челябой такое обиліе земли, что всякій пашетъ гдѣ хочетъ; аренда земель, и то за очень незначительную (отъ 20 к. до 1 р.) плату существуетъ только около г. Троицка. Вездѣ преобладаетъ экстенсивное хозяйство съ примитивными способами обработки; изъ улучшенныхъ орудій встрѣчаются только молотилки; въ послѣдніе годы распространяются купеческія запашки, истощающія почву. Въ раіонѣ родится пшеница отличнаго качества *); за Челябой успѣшно разводится бѣлотурка; кромѣ того разводятся рожь, овесъ, полба, греча, ячмень; рожь и пшеница въ Зауральскихъ степяхъ встрѣчаются даже въ дикомъ состояніи.

На всемъ пространствѣ раіона—большіе избытки хлѣба; средній остатокъ, за вычетомъ на сѣмена и на потребленіе, опредѣляется даже по уменьшеннымъ офф. свѣд. около 20 пудовъ на душу въ годъ, а въ Челяб. уѣздѣ до 50 п. При такомъ разсчетѣ общій излишекъ доходитъ до 40 милл. п. По всѣмъ свѣдѣніямъ и теперь изъ мѣстностей между Уфой и Самарой вывозится до 10 м. п. хлѣба.

По офф. свѣд. во всей Уфим. губ. за 1882 г., когда урожай считался неудовлетворительнымъ, при 1184 т. дес. посѣва.

	озим.	яров.	итого.
посѣяно тыс. четв . .	572	828	1400
собрано	1610	2891	4501
Остатокъ	1038	2063	3101

*) Пшеница эта, вмѣстѣ съ Самарскою, получила высшую награду на Филадельфійской выставкѣ.

Digitized by Google

Въ Челяб. и Троицк. у. Оренб. губ. въ сложности за три года 1880–82 (изъ коихъ въ 1882 г. былъ плохой урожай).

	ржи	яр. пшен.	овса	картоф.	пр. яров.
посѣяно тыс. четв. .	103	895	562	76	144
собрано	361	3519	2333	326	548
Остатокъ	258	2624	1771	250	404

Не считая овса и картофеля—остается, за вычетомъ на сѣмена, и на потребленіе (по 2 четв. на 420 т. ж.)–1304 т. четв. или около 12 м. п.

§ 22. Скотоводство во всемъ раіонѣ нашло благодарную почву; луговъ вездѣ много, особенно за Ураломъ.

На сто жителей приходится въ крайнихъ частяхъ раіона:

	лошадей.	рогат. скота.	овецъ,
въ Самар. губ. . .	40	26	94
Челяб. Уф. губ. . .	65	64	90

Овецъ во всемъ раіонѣ много, число лошадей и рогатаго скота возрастаетъ съ приближеніемъ къ Челябѣ; за Ураломъ развито табунное коневодство; киргизскія лошади, извѣстныя своей крѣпостью, очень цѣнны для кавалеріи; въ Уфим. губ. хорошія башкирскія лошади (упрямыя).

§ 23. Лѣсоводство въ первой части раіона до Уфы невелико; въ Самар. губ. лѣса составляютъ менѣе 10% пространства; болѣе значительныя лѣсныя полосы—около Бугуруслана и Белебея; до Уфы попадаются отдѣльныя рощи, а за Уфой—настоящая лѣсная полоса, особенно къ сѣверу отъ ж. д.; въ южныхъ частяхъ Уфим. губ. и около Уфы лѣсовъ меньше; къ Челябѣ лѣса рѣдѣютъ, а за Челябой разстилается степь съ отдѣльными рощами, коихъ болѣе чѣмъ достаточно для мѣстнаго потребленія.

На Уралѣ много хорошихъ строевыхъ и мачтовыхъ лѣсовъ; къ югу отъ Златоуста, по Уральскимъ горамъ хорошіе строевые лѣса—лиственные и хвойные; въ Троицкомъ у. Оренб. губ. замѣчательный сосновый лѣсъ, прилегающій къ Киргизской степи; вообще во всей сѣверной и зап. части Оренб. губ. лѣсовъ много. Породы очень разнообразны, въ Оренб. губ. преобладаетъ липа. Въ раіонахъ Уфы и Златоуста лѣса сильно вырубаются и цѣнность ихъ быстро ростетъ.

Digitized by Google

Въ Уфим. губ. по планамъ генеральнаго межеванія за 1841 г. считалось 6515 т. дес. лѣса; къ 1884 г. осталось 5206 т. дес. (2360 т. дес. хвойнаго и 2846 т. дес. лиственнаго *), т. е. въ 40 лѣтъ убыло 1300 т. д. или 20%. Въ трехъ уѣздахъ: Белебеевскомъ, Уфим. и Златоустовскомъ было 3260 т. дес. осталось 2600 т. дес. т. е. убыло 660 т. дес. или 20%.

На земляхъ Сибир. Казач. войска лѣса занимаютъ до 409 т. дес. или 8% всего пространства.

Вообще, по отношенію къ населенію, лѣсовъ въ раіонѣ очень много; подобная пропорція встрѣчается только въ сѣв. губерніяхъ Россіи.

§ 24. Изъ другихъ **добывающихъ** промысловъ развиты—пчеловодство, огородничество; въ Кыштымскихъ, Каслинскихъ и др. озерахъ—рыболовство, во многихъ степныхъ озерахъ—добываніе соли.

§ 25. **Обработывающая промышленность** раіона представляется довольно многочисленными заводами, перерабатывающими сырье. Въ Самарѣ—большіе салотопенные заводы, паровыя мельницы и пр; въ др. мѣстахъ губерніи встрѣчаются только мельницы и мелкіе заводы. Въ Уфим. губ. Белеб. у.—поташные заводы, въ Уфѣ—лѣсопильный, салотопенный и нѣсколько кожевенныхъ (всего произв. около ½ м. р.); въ г. Златоустѣ—обширный сталелитейный зав. и оружейныя мастерскія, кожевенные, клееварные, и др. заводы **). На самой линіи и вблизи ея расположены всѣ главнѣйшіе горные заводы южнаго Урала: Миньярскій, Симскій, Никольскій, Минскій, Усть-Катавскій, Юрезанъ-Ивановскій, Саткинскій, Міасскій; на вѣтви—Каслинскій и Сысертскій; вблизи ж. д.—Катавъ-Ивановскій, Благовѣщенскій, Кусинскій, Верхне- и Нижне-Кыштымскій; подальше къ югу—Тирлянскій, Бѣлорѣцкій (у Магнитной горы) и Верхній Авзяно-Петровскій; къ сѣверу—Уфалейскіе и Нязепетровскій; въ Стерлитам. уѣздѣ мѣдные заводы—Богоявленскій, Верхотурскій, Архангельскій и Воскресенскій. Всѣ эти заводы въ послѣдніе годы, по офф. свѣд., производили до 7 милл. пудовъ чугуна, 3 м. п. желѣза, до 1½ м. п. стали и до 350 т. п. мѣди; заводы расположенные около ж. д. производили до 4 мил. п. чугуна и до 1½

*) Лѣса эти при правильномъ хозяйствѣ, считая оборотъ рубки для лиственныхъ лѣсовъ въ 50 лѣтъ, а для хвойныхъ въ 100 лѣтъ, могутъ давать ежегодно до 700 м. п. древесной массы.

**) По р. Тоболу и притокамъ—крупчатныя мельницы.

Digitized by Google

м. п. желѣза. Между тѣмъ всѣ эти заводы оборудованы для производства втрое—вчетверо большаго.

Горное дѣло на Южномъ Уралѣ, какъ всѣмъ извѣстно, находится въ состояніи упадка, несмотря на всѣ данныя къ широкому развитію—обиліе опытныхъ рабочихъ, дешевизна жизненныхъ припасовъ, огромные запасы минеральнаго топлива и строительнаго матеріала, не говоря уже о минеральныхъ богатствахъ. Такое паралличное состояніе обусловливается единственно отчужденіемъ этого края отъ остальнаго міра, вслѣдствіе бездорожицы, которая вызвала рядъ другихъ явленій, окончательно подорвавшихъ заводское дѣло, въ которое были вложены громадные капиталы какъ частные, такъ и казенные, при томъ такое дѣло, которое можетъ сильно подкрѣпить напряженныя средства государства. Изъ числа этихъ явленій укажемъ на три главныя причины уменьшенія производства: 1) постепенное уменьшеніе частныхъ заказовъ, ибо потребители изъ внутренней Россіи въ виду того, что доставка съ Урала бываетъ только разъ въ годъ, закупаютъ здѣсь только часть годовой пропорціи, а остальное количество металловъ выписываютъ большей частію изъ-за границы; 2) сокращеніе заказовъ казенныхъ, которые, по ненадежности сообщеній, не всегда могутъ здѣсь выполняться своевременно; 3) развитіе желѣзодѣлательнаго производства на югѣ Россіи и въ Польшѣ, искрещенныхъ рельсовыми путями *). Всѣ это ведетъ въ свою очередь къ объясненію явленій, съ перваго взгляда для насъ поразительныхъ; такъ механическіе заводы, лежащіе чуть не у подошвы Урала (въ Самарѣ, Симбирскѣ и т. п.), употребляютъ большей частію англійскій чугунъ и австрійское желѣзо; при обиліи марганца на Ю. Уралѣ можно производить лучшую сталь, между тѣмъ и въ Уфим. губ. и въ Сибирь проникаютъ издѣлія изъ англійской стали; Усть-Катавскіе заводы производятъ болѣе милліона пудовъ превосходныхъ стальныхъ рельсовъ въ годъ, не имѣющихъ сбыта, а для Уральской и Оренбургской ж. д. шли отчасти

*) Для разработки мѣстныхъ горныхъ богатствъ устроены ж. дороги Донецкая, Екатерининская, Ивангородъ-Домбровская, всего до 2000 верстъ, тогда какъ исконный поставщикъ нашъ—Уралъ, богатства котораго неизмѣримо выше, остается отрѣзаннымъ.

Digitized by Google

заграничные рельсы; Саткинскій заводъ славится своими отливками, а Златоустовскій—клинками, между тѣмъ черезъ Уралъ переваливаютъ иностранныя отливки, а въ русскую армію идутъ менѣе доброкачественные Солингенскіе клинки добываніе магнезита обходится также дешево, какъ простаго строительнаго камня, запасы его на Ю. Уралѣ неистощимы, а мы получаемъ его въ огромномъ количествѣ изъ Англіи, откуда онъ доходитъ даже до Оренбурга (по 3 р. за пудъ); массы уральскаго кислохрома идутъ въ Англію, откуда возвращаются къ намъ въ видѣ выработанныхъ продуктовъ за цѣну въ 50—100 разъ высшую. Уральскій графитъ идетъ въ Германію и возвращается къ намъ въ видѣ карандашей.

Сказанное здѣсь относится также, хотя не въ такой сильной степени, къ Сѣв. Уралу, для котораго все же кое-что сдѣлано, хотя Уральская ж. д. и не принесла еще тѣхъ выгодъ, какія ожидались; и Сѣв. Уралъ, черезъ Екатеринбургъ и Челябу, можетъ войти въ общую связь съ сѣтью русскихъ ж. д.

Вообще во всемъ раіонѣ замѣчается какая-то промышленная анемія *), которую нельзя не признать вредною для отечества.

§ 26. **Торговыя сношенія** раіона не такъ оживленны какъ въ раіонѣ Каз. л., который обладаетъ болѣе удобными путями и гуще населенъ.

Вывозятся въ др. раіоны: металлы, кислохромъ, графитъ, оружіе—съ Урала въ Нижній, въ низовыя губ. и др.; пшеница—на Сѣв. Уралъ и на Волгу къ Рыбинску; лѣсъ—на Волгу, въ Самар. губ. и къ Оренбургу; рыба и соль—изъ Зауральскихъ озеръ—въ южн. часть Перм. губ.; сало, кожи, шерсть, кор. масла—изъ Зауралья и Уф. губ.,—къ Казани, въ Сам., Сарат., Симб. и др. губерніи.

Ввозятся изъ др. раіоновъ—мануф., колон. и металлич. товары—изъ Центр. Россіи и заграницы; свѣчи и мыло—

*) По словамъ ген. Горлова, осматривавшаго Урал. заводы и издавшаго особую книжку, заводы отъ Златоуста до Симы могутъ занять 21 т. рабочихъ и выработать 12 м. п. чугуна, нынѣ же ими вырабатывается до 2 м. п. чугуна и 700 т. п. желѣза.

Digitized by Google

изъ Казани, спиртъ—изъ Сам. и др. губ., чай и мѣха—изъ Сибири, Илецкая соль—для южн. части Уф. губ.

Транзитъ — направленный главн. образ. въ одну сторону, изъ Югозап. Сибири въ вост. и среднюю Россію; тѣ же сало, кожи, шерсть, кор. масло, костъ и т. п. въ Оренбургъ, Самару и Уфу для дальнѣйшей отправки; черезъ раіонъ прогоняется въ Россію степной скотъ; отъ Троицка идутъ среднеазіатскіе товары, дошедшіе туда караваннымъ путемъ.

Мѣстное передвиженіе въ предѣлахъ раіона далеко не такъ развито, какъ въ раіонѣ Каз. л.; оно выражается главн. образ. въ подвозѣ рудъ, топлива и жизн. припасовъ къ горнымъ заводамъ, металловъ и лѣса—въ земледѣльч. мѣстности, сала и кожъ—на салотоп. и кожев. заводы, киргизской соли и рыбы—на Уралъ, разнаго сырья—на пріуральскія ярмарки, и пр.

Тогда какъ въ раіонѣ Каз. л. главная масса товаровъ идетъ воднымъ путемъ, здѣсь—большая часть грузовъ передвигается по *первобытнымъ* грунтовымъ дорогамъ и небольшая часть—сплавомъ по р. Бѣлой и ея притокамъ; часть лѣса сплавляется по р. Сакмарѣ въ южн. часть Оренб. губ. и въ Уральскую область. Вообще часть года весь раіонъ Уф. л. остается вовсе безъ путей, а въ остальное время пользуется путями далеко несовершенными; въ распутицу всѣ заводы и торговые пункты края остаются совершенно изолированными, а въ сухое время пользуются неудобнымъ колеснымъ путемъ; болѣе же удобный, хотя также дорогой, путь — зимній; перевозка по этимъ путямъ, при длинныхъ разстояніяхъ часто поглощаетъ половину стоимости продукта, часто бываетъ и такъ, что провозная плата превышаетъ эту стоимость; при этомъ надо принять въ соображеніе, что гужевыя цѣны здѣсь выше, чѣмъ въ раіонѣ Каз. л., гдѣ искони существуютъ профессіональные возчики и организованныя транспортныя предпріятія; здѣсь же это не такъ развито, т. к. населеніе рѣже и движеніе грузовъ не такъ постоянно.

Грузы, идущіе изъ юго-зап. Сибири въ Центр. Россію и къ Волгѣ, должны подыматься 200—500 верстъ гужомъ до Тюмени или до Екатеринбурга (съ платою по 20—50 коп.

Digitized by Google

съ пуда), а оттуда платить по ж. д. до Перми по 15—20 коп. съ пуда*), да за двѣ перегрузки по 5 коп. съ пуда так. образ. доставка до Камы обойдется отъ 40 до 80 коп. съ пуда—плата, которой хлѣбные грузы не выдержатъ; другіе грузы, болѣе цѣнные, какъ-то: сало, шерсть, кожи, масло, хотя и выдерживаютъ провозъ на 500—800—1000 верстъ къ Уфѣ и къ Оренбургу, но провозная плата часто удвоиваетъ ихъ стоимость; хлѣбъ же везется главн. образ. изъ Уфим. губ. при чемъ подвозка за 100—150—200 верстъ къ пристанямъ и къ Оренбургской ж. д. обходится до 30—40 коп. съ пуда; грузы Златоустовскихъ заводовъ за зимній подвозъ къ Шакѣевской пристани на р. Уфѣ должны выносить расходъ по 15—20 к. съ пуда. Главные пути гужеваго транзита—отъ Петропавловска: 1) на Курганъ и Челябу и 2) на Троицкъ; отъ Челябы значительное движеніе къ Екатеринбургу и къ Уфѣ; отъ Троицка—на Верхнеуральскъ къ Оренбургу.

Незначительная *водная сѣть*, какою пользуется раіонъ Уф. л., не можетъ идти и въ сравненіе съ тѣми водами, какія прорѣзываютъ вдоль и поперекъ раіонъ Каз. л. Насколько значительнѣе затрудненія для судоходства, представляемыя рѣками Уфимско-Уральскаго раіона, настолько выше и стоимость сплава по нимъ, сравнительно съ рѣками раіона Каз. л.

По р. Бѣлой безпрепятственное судоходство начинается отъ Уфы; замедленія происходятъ только въ меженное время въ годы мелководья, но особыхъ затрудненій рѣка эта не представляетъ. Далеко не такъ удобно судоходство по р. Уфѣ, по ея притокамъ Аю Юрезани и др. рѣчкамъ, начавшееся здѣсь не болѣе 15 лѣтъ тому назадъ. Сплавъ продолжается всего 10—12 дней, съ весенней волной, и всякое замедленіе можетъ задержать грузъ еще на годъ; кромѣ того, при невозможности обратнаго взвода судовъ, приходится ежегодно строить новыя, однопутинныя барки, между тѣмъ лѣса по берегамъ этихъ рѣкъ рѣдѣютъ какъ отъ хищнической эксплоатаціи, такъ и отъ ежегодной постройки сотенъ барокъ, постройка

*) Предполагая открытіе ж. д. отъ Тюмени до Екатеринбурга въ 312 в. длиною.

Digitized by Google

коихъ съ каждымъ годомъ дорожаетъ *), при томъ же прежнія барки продаются почти за безцѣнокъ.

Кромѣ того, за отсутствіемъ лицъ, спеціально занимающихся доставкою грузовъ, каждый товароотправитель вынужденъ самъ строить суда и для постройки нанимать рабочихъ изъ Нижег. губ. и изъ Чистопол. у. Казан. губ. Немудрено поэтому, что въ 1882 г. на Красноуфимской пристани каждая барка обошлась въ 1400 руб. а на устьѣ Ая подчалки отъ 2½ т. до 4 т. р.; барки, дошедшія до Рыбинска, продавались тамъ за ⅓ стоимости, а до-Петербурга по 100—150 р.; подчалки же доходятъ только до Бѣлой, тамъ перегружаются въ баржи и продаются менѣе, чѣмъ за полцѣны.

Все это тяжело ложится на провозъ грузовъ, которые съ проведеніемъ ж. д. перейдутъ на нее за недостаткомъ барокъ и за дороговизною сплава. Количество грузовъ, сплавляемыхъ по р.р. Аю, Юрезани и Уфѣ, доходитъ до 5½ м. п.

Изъ вѣдомостей, печатаемыхъ при Казанской биржѣ, видно, что въ 1882 г. на Уфимскихъ пристаняхъ было заготовлено 1536 т. п. овса, 258 т. п. пшеницы, 146 т. п. ржи, 323 т. п. муки и крупы, 8 т. п. гречи, 320 т. п. сѣмени, 40 т. п. кудели, 40 т. п. сала и 5 т. п. кор. масла, всего *2676* т. п. кромѣ того отправлено до 2600 т. п. горнозаводскихъ грузовъ, а именно:

рѣки.	пристани.	заводы.	колич.
Юрезань		Катавскіе и Юрезань-Ивановскіе	500 т. п.
Ай:	Саткинская, Мясогутовская, Метелинская.	Саткинскій и др. казенные заводы	500 » »
Уфа:	Михайловская	Сергинскіе	600 » »
	Ураимская.	Кыштымскіе	600 » »
	Н.-Уфалейская	Сергинско-Уфал.	300 » »
		Артинскій	100 » »

Всѣ эти заводы, кромѣ Артинскаго, расположены близко отъ Уф. л. и предпочтутъ водяной перевозкѣ желѣзнодорожную.

Направленіе ж. д. къ *Самарѣ* важно въ томъ отношеніи, что Самарская пристань не только самая удобная на Волгѣ (баржи и пароходы подходятъ къ самому берегу), но и единственная, на которой, благодаря раннему вскрытію и позднему замерзанію р. Самары, навигація продолжается мѣсяцъ-полтора долѣе, чѣмъ на другихъ волжскихъ пристаняхъ и на Камѣ, такъ что самар-

*) По словамъ мѣстныхъ промышленниковъ въ близкомъ будущемъ постройка барокъ, по дороговизнѣ ихъ, станетъ положительно невозможною.

Digitized by Google

скіе грузы являются въ Петербургѣ въ то время, когда пермскіе, казанскіе, саратовскіе и др. караваны только трогаются съ мѣста. Понятно, что и товарный оборотъ при направленіи ж. д. къ Самарѣ долженъ происходить быстрѣе; потому для уфимскаго и зауральскаго хлѣба—прямой разсчетъ идти на Самару, откуда онъ скорѣе дойдетъ по назначенію. Кромѣ того Самара—главный рынокъ въ Россіи по торговлѣ саломъ и первая пристань по вывозу пшеницы (средн. ежегодн. вывозъ—около 20 м. п.); съ проведеніемъ Уф. л., здѣсь должны открыться новые склады хлѣба, сала, масла и пр. Съ Самарой болѣе всего сносятся (по банков. свѣд.) Спб., Москва, Рыбинскъ, Ярославль, Саратовъ, Оренбургъ, Нижній, Казань, Уральскъ, Вятка, Ирбитъ и др. И теперь Самарская пристань какъ складочный пунктъ,—первая въ Россіи; обороты ея надо считать десятками милліоновъ. Самара служитъ также распредѣлительнымъ пунктомъ для товаровъ, идущихъ на потребленіе Сам. края. Оборотъ ея ж. д. станціи въ 1883 г. до 13½ м. п. *), въ т. ч. до 8 м. п. хлѣба.

Уфа съ пристанью на р. Бѣлой (отправляется болѣе 3 м. п.), собираетъ хлѣбные грузы за 100—150 в. даже изъ-за Урала, кромѣ хлѣба—до 700 т. п. сырья **)! Съ Уфой въ болѣе дѣятельныхъ сношеніяхъ находятся (по банк. свѣд.)—Спб., Москва, Нижній, Казань, Сама-

*) Отправлено изъ Самары по ж. д.

Лѣсной мат.	1552	т. п.
Зерн. хлѣбъ	1034	» »
Кирп. и камень	638	» »
Пшен. мука.	467	» »
Керосинъ.	167	» »
Мануф. тов.	126	» »
Мѣшки.	107	» »
Известь, алеб.	96	» »
Смола	89	» »
Желѣзо	82	» »
Мет. издѣлія	80	» »
Пр. »	971	» »
	5409	т. п.

Прибыло въ Самару по ж. д.

Зерн. хлѣбъ	4883	т. п.
Пшен. мука.	920	» »
Пшено.	442	» »
Соль.	365	» »
Льн. сѣмя	352	» »
Сахаръ.	226	» »
Хлопокъ	162	» »
Отруби.	144	» »
Пр.	555	» »
	8049	т. п.

**) По свѣд. коммиссіи, производившей изысканія.

Digitized by Google

ра. Съ проведеніемъ Уф. л. здѣсь должны образоваться склады желѣза *); часть грузовъ, назначенныхъ къ сплаву водою, пойдетъ мимо Уфы на Самару, т. к. лишній расходъ на провозъ по ж. д. покроется болѣе скорой и дешевой отправкою отъ Самарской пристани, тѣмъ болѣе, что въ Самарѣ фрахты съ половины мая часто понижаются, а по Бѣлой, наоборотъ, повышаются вслѣдствіе неудобствъ и дороговизны обратнаго взвода судовъ. *Златоустъ*—торгов. центръ Южнаго Урала по снабженію горнозаводскаго населенія. *Челяба* — транзитный пунктъ для степныхъ грузовъ; въ раіонѣ Уф. л. находятся *Крестовская ярмарка* и *г. Далматовъ* въ Шадр. у.—важные центры по торговлѣ южносибирскимъ сырьемъ; въ степяхъ—*Троицкъ*, *Акмоллы*, *Курганъ*, *Петропавловскъ* и др. (подробности—ниже).

Въ Акмоллин. области считается 24 ярмарки съ привозомъ на 2 м. р., въ Сиб. Каз. войскѣ по офф. свѣд. торговый оборотъ=5½ — 6 м. р.

Вообще, торговля раіона Уф. л. находится въ застоѣ. Кромѣ общаго земледѣльческаго кризиса, признаки котораго рѣдко обозначились въ Россіи за послѣднее время, здѣсь были мѣстныя вліянія, но совсѣмъ инаго характера, чѣмъ въ раіонѣ Каз. л.; тамъ торговый застой произошелъ отъ неурожаевъ и отъ вызваннаго ими промышленнаго кризиса; здѣсь—торговля находится въ крайне ненормальныхъ условіяхъ отъ бездорожицы, отъ сжатости рынковъ, отъ невозможности разсчитывать на правильный, опредѣленный сбытъ. Капиталы обращаются еще медленнѣе, чѣмъ въ раіонѣ Каз. л., одинъ разъ въ 1—1½—2 года; производители еле существуютъ, да и торговцы не всегда имѣютъ выгоду, ибо часто товары доставляются несвоевременно и съ рискомъ, это заставляетъ платить *пониженныя цѣны* крестьянамъ и др. производителямъ, ибо изъ цѣнъ этихъ вычитаются: 1) расходы по заготовкѣ; 2) расходъ по храненію; 3) % на капиталъ; 4) неизбѣжное повышеніе цѣнъ гужеваго подвоза, т. к. масса товаровъ перевозится въ краткій

*) Не въ самомъ городѣ, а немного выше, гдѣ проектированъ переходъ Бѣлой.

Digitized by Google

промежутокъ времени; 5) рискъ отправки по мѣстнымъ рѣкамъ; 6) рискъ возможнаго пониженія цѣнъ въ Петербургѣ, Самарѣ, Нижнемъ, и др. рынкахъ, куда сразу поступаетъ масса хлѣба, желѣза, сала и пр., 7) расходы страхованія. Предметы привозимые для мѣстнаго потребленія приходится запасать на цѣлый годъ и держать въ складахъ; это въ свою очередь вынуждаетъ брать возвышенныя цѣны съ мѣстнаго населенія за продукты др. раіоновъ. Все это, вмѣстѣ взятое, тяжело ложится и на покупательныя силы населенія сокращая, мѣстные рынки и обороты. Торговое движеніе неравномѣрно распредѣляется во времени и пространствѣ; болѣе оживленный торгъ —зимою и въ началѣ навигаціи, вблизи рѣкъ и на зауральскихъ ярмаркахъ; въ другое время и въ др. мѣстахъ торговля очень вялая. Разница цѣнъ доходитъ иногда до 100%; подвозъ къ пристанямъ часто обходится для хлѣба столько же, сколько онъ стоитъ на мѣстѣ, а для горнозаводскихъ и др. грузовъ иногда— до 50%.

Хлѣбная торговля болѣе всего испытываетъ на себѣ всѣ послѣдствія такого отчужденія края отъ центровъ сбыта. Цѣны на хлѣбъ стоятъ здѣсь вообще низкія; при среднихъ урожаяхъ земледѣліе едва выручаетъ затраты, а при обильныхъ урожаяхъ, когда стоимость обработки возвышается, а цѣны на хлѣбъ падаютъ еще ниже,—бываютъ случаи раззоренія: часто бываетъ, что въ урожайные годы спросъ уменьшается, и съ хлѣбомъ некуда дѣваться *); иногда при такомъ урожаѣ цѣны понижаются, бываетъ и наоборотъ **); условія производства совершенно несоизмѣримы съ условіями сбыта; отсюда—и земледѣльцы бѣдствуютъ, и торговля поставлена въ невозможность развиваться; между тѣмъ земли здѣсь неистощены, земледѣліе не страдаетъ отъ тѣхъ золъ, какія подтачиваютъ его въ Казанскомъ раіонѣ и въ др. мѣстахъ Россіи; потому-то здѣсь колебанія урожайности невелики, что представляетъ очень благопріятное

*) Въ Зауральѣ бывали примѣры, что пшеницей кормили свиней.

**) Въ 1883 г. средніе цѣны, при плохомъ урожаѣ, въ Уфим. губ. за четверть въ 9 пудовъ: пшеницы—8 р. 53 к., пшен. муки—9 р. 38 к., ржи—5 р. 74 к., рж. муки—6 р. 54 к.

Digitized by Google

явленіе и въ торговомъ и въ продовольственномъ отношеніяхъ. При существующихъ низкихъ цѣнахъ, Уфимскій и Зауральскій хлѣбъ можетъ идти за тысячи верстъ, гдѣ есть спросъ, вообще вполнѣ послужить урегулированію хлѣбнаго продовольствія; въ Челябѣ пудъ пшеницы обыкновенно стоитъ около 40 к., хотя иногда доходитъ и до 20 к.; даже при возвышенныхъ здѣшнихъ цѣнахъ и изъ Уфы *) и изъ Челябы прямой разсчетъ отправлять пшеницу въ Петербургъ, гдѣ цѣна выше на 6 р. съ куля, провозъ же отъ Уфы обойдется около 4 р., а отъ Челябы 4½ р.; при низкихъ здѣшнихъ цѣнахъ въ Петербургѣ куль пшеницы на 8—9 р. дороже. Въ отпускѣ Зауральской пшеницы первенствующее значеніе, по свѣд. коммиссіи, производившей изысканія въ 1883 г., имѣютъ Челябинскій и Троицкій уѣзды. Зауральская пшеница, съ проведеніемъ Уф. л., направится въ разныя стороны— къ Екатеринбургу, а оттуда на заводы Сѣв. Урала, на Луньевскую вѣтвь и въ сѣверныя мѣстности — къ Уфѣ и къ Самарѣ; часть первой путины уйдетъ въ Уфу на р. Бѣлую, но большая часть должна идти на Самару, откуда болѣе дешевый и скорый сплавъ.

Въ мѣстности къ сѣверу отъ Екатеринбурга цѣна рж. муки не бываетъ дешевле 80 к. за пудъ, а овесъ въ 1884 г. дошелъ въ Екатеринбургѣ до 1 р. 50 к.—1 р. 60 к. за пудъ. Т. о. подвозъ дешеваго хлѣба изъ Челябы облегчитъ все заводское производство обширнаго края между Сѣверной Камой и Ураломъ.

Сбытъ *лѣса* болѣе обезпеченъ, и лѣсная торговля не подвергается такимъ колебаніямъ, какъ другіе виды торговли; поэтому-то на утилизацію лѣса по берегамъ рѣкъ и направлены усилія многихъ здѣшнихъ промышленниковъ; цѣны на лѣсные матеріалы сильно поднимаются, и береговыя чащи сильно обрѣдѣли; за то въ лѣсныхъ мѣстностяхъ, удаленныхъ отъ рѣкъ, лѣсъ часто гніетъ на корню, а на отопленіе иногда употребляются даже дубовыя дрова. Съ проведеніемъ Уф. л., когда земледѣльческая культура, горное хозяйство и мѣстная торговля будутъ урегулированы, должно придти въ правильное положеніе и лѣсное хозяйство.

*) Въ 1882 г. четверть пшеницы стоило въ Уфѣ 8—8½ р., въ Петербургѣ — 13—14 р.

Digitized by Google

Торговля металлами, какъ и можно было ожидать, находится въ самомъ удрученномъ состояніи. При всемъ желаніи уральскихъ заводчиковъ отпускать больше и дешевле, они могутъ доставлять желѣзо только разъ въ годъ, а это вынуждало бы заводчиковъ и торговцевъ внутренней Россіи держать большой оборотный капиталъ, необходимый для закупки на Уралѣ сразу всего годоваго количества, а такихъ капиталовъ у нихъ нѣтъ. Кромѣ того, они не могутъ разсчитать спросъ на весь годъ, а также и того—какіе сорта потребуются; наконецъ—владѣльцы механич. заводовъ центральной и черноземной Россіи, прилегающей къ Уралу, не всегда могутъ разсчитывать на своевременную доставку оттуда и рискуютъ остаться нѣкоторое время вовсе безъ матеріала. Все это вынуждаетъ ихъ брать на Уралѣ только часть годовой пропорціи, а остальное количество выписывать частями, за болѣе дорогую цѣну, изъ Петербурга, изъ Варшавы и др. мѣстъ. Вслѣдствіе плохихъ сообщеній, особенно по горнымъ мѣстностямъ, даже въ самое производство заводовъ нельзя ввести точныхъ разсчетовъ, т. к. подвозка руда сопряжена съ затрудненіями; такъ: каргалинскія руды изъ Оренб. губ. должны дѣлать 150—300 в. гужемъ на заводы Южнаго Урала; между тѣмъ по Уф. л. желѣзо можетъ идти далеко въ Вост. и Центр. Россію, тѣмъ болѣе что оно будетъ дополнительнымъ грузомъ для другихъ ж. д. и повезется по спеціальному тарифу, такъ что отъ Златоуста до Самары перевозка по ж. д. обойдется около 12 коп. съ пуда, до Орла около 30—35 коп., до Москвы 28—30 к. *).

Шерсть, кожи, сало, коровье масло—грузы цѣнные; разница между покупной цѣною на мѣстѣ и продажною въ Самарѣ, Саратовѣ и др. доходитъ до 2—3—4 р. съ пуда, такъ что грузы эти смѣло выдержатъ ж. д. перевозку до самыхъ западныхъ портовъ.

Торговля скотомъ ведется въ довольно широкихъ размѣрахъ; чрезъ Златоустов. и Бирск. уѣзды Уфим. губ. прогоняется на Каму и въ Казанскую губ. до 40 т. го-

*) Считая по 1/60 съ пудоверсты; и теперь желѣзо идетъ изъ Рейнской Провинціи въ Москву по 35 к. съ пуда, т. е. по 1/65.

Digitized by Google

ловъ киргизскаго скота; по Уф. л., должно пойдти много мяса, т. к. въ степномъ скотѣ мало живаго вѣса и его выгоднѣе везти по ж. д. въ видѣ мяса.

Изъ друг. товаровъ ж. д. повезетъ *соду*, *) *чай*, *мѣха*, разн. *среднеазіатскіе* товары отъ Троицка, *рыбу*, *соль*, *мануфактурные*, *колоніальные* тов. и пр.

§ 27. Уф. л., въ противоположность Казанской, должна разсчитывать не только на транзитные, но главн. образ. на мѣстные грузы, почему и **полоса тяготѣнія** къ этой ж. д. должна быть гораздо шире, чѣмъ къ Каз. л. тѣмъ болѣе что другихъ конкуррирующихъ путей нѣтъ, и Уф. л., будетъ единственною артеріей для этого обездоленнаго края. Вообще, въ первой части, до Белебея, раіонъ уже, ибо съ сѣвера значительная часть мѣстныхъ произведеній будетъ по-прежнему тянуть къ Волгѣ и Камѣ, а съ юга—къ Оренбургской ж. д. **). Отъ Белебея полоса тяготѣнія постепенно расширяется; къ сѣверу она должна захватить пространство болѣе, чѣмъ на 100 в. а къ югу еще болѣе; къ Челябѣ надо ожидать подвоза за 400—500 и болѣе верстъ, напр. отъ Петропавловска, который въ свою очередь собираетъ сырье за 150—200 верстъ. Въ зимнее время полоса тяготѣнія должна значительно расширяться, а лѣтомъ—въ раіонѣ Уфы часть грузовъ отвлечется по рѣкѣ Бѣлой; прочія рѣки раіона должны будутъ уступить свои грузы желѣзной дорогѣ, ибо мѣстная торговля и теперь еле выдерживаетъ расходы на постройку барокъ. При доставкѣ отъ Челябы до Самары по 1 р. 40—1 р. 60 к. съ куля будетъ очень выгодно отправлять отсюда пшеницу, и мѣстныя цѣны должны подняться ***); земледѣліе получитъ новыя средства, производительность расширится, будетъ введено правильное хозяйство. Вообще раіонъ Уф. л. долженъ быть и потому широкъ, что по ж. д. пойдутъ здѣсь не одни только легкіе цѣнные грузы, какъ

*) По свѣд. Правленія Березняковскаго завода на Уф. л., пойдетъ до 300 т. п.

**) И теперь къ Оренбургской ж. д. тяготѣютъ съ сѣвера уѣзда Бугурусланскій, южныя части Белебеевскаго и юго-зап. уголъ Стерлитамакскаго, т. е. грузы подвозятся за 150 в., а къ Оренбургу—отъ Троицка, Орска, Ташкента, Кокана.

***) Такъ теперь въ Челябѣ куль пшеницы бываетъ по 4 р., а въ Самарѣ 8—9 р.; при провозныхъ расходахъ даже въ 2 р., Челябинскія цѣны поднимутся на 2—3 р. съ куля.

Digitized by Google

по Каз. л., но и грузы тяжелые въ родѣ хлѣба, желѣза, лѣса и проч.

§ 28. Какъ обрисовано выше—раіонъ Уф. л. и въ экономическомъ и въ торговомъ отношеніи *чахнетъ*; земледѣлецъ въ этой благодатной странѣ едва поддерживаетъ жалкое существованіе. Мѣстное населеніе *продаетъ свои произведенія за-дешево* (см. выше стр. 40—41), *а покупаетъ продукты др. раіоновъ за возвышенную цѣну*; отсюда—крайняя неразвитость потребностей; при необезпеченности сбыта и при колебаніяхъ цѣнъ продовольствіе населенія не всегда обезпечено; работы на горныхъ заводахъ сокращены вдвое и втрое; такъ на Златоустов. заводѣ изъ 7 т. рабочихъ распущено 4½ т.; но и тѣ рабочіе, какіе остались, имѣютъ работу не круглый годъ; т. о. здѣсь наростаетъ промышленный пролетаріатъ. Въ иные годы весь этотъ край задыхается отъ избытка хлѣба; а рядомъ—за Екатеринбургомъ—хлѣбъ дорогъ, населеніе часто голодаетъ; съ другой стороны въ Самарскомъ краѣ—изрѣдка, но бываютъ голодовки, имѣющія исключительное значеніе, т. к. оказываютъ потрясающее вліяніе на всю хлѣбную торговлю Россіи; южная Россія также вынесла рядъ угнетающихъ неурожаевъ. Между тѣмъ богатыя Уфимско-Зауральскія житницы какъ нельзя лучше могли бы служить предохранительнымъ клапаномъ въ подобныхъ случаяхъ. Вообще, упадокъ края зависитъ не отъ хозяйственнаго кризиса, какъ въ раіонѣ Каз. л., а единственно отъ отсутствія удобныхъ путей; по этой же причинѣ юго-зап. Сибирь не можетъ заселяться, и развитіе золотодобыванія въ зап. Сибири, столь многообѣщающее *), пока немыслимо.

§ 29. Переходя къ **финансовымъ разсчетамъ** по Уф. л., для вывода ея коммерческаго значенія, беремъ за исходную величину правительств. расцѣнку сдѣланную на 4 пары тов. поѣздовъ въ сутки; по этой расцѣнкѣ стои-

*) Золотодобываніе сосредоточено у насъ главн. обр. въ Вост. Сибири въ Олекминской системѣ, гдѣ оно сопряжено съ большими расходами, и многіе пріиски существуютъ только благодаря низкому курсу кредитн. рубля. Въ Западной же Сибири, особенно въ Алтайской системѣ на кабинетскихъ земляхъ и ближе, въ Кокчетавскихъ горахъ, гдѣ обнаружены богатые золотоносные пласты, производство должно обходиться дешево при дешевизнѣ хлѣба, сѣна, лошадей и пр.

Digitized by Google

мость линіи Самара-Уфа-Челяба (941 в. дл.) опредѣлена по $56^1/_2$ т. р. кред. за версту или всего въ 53,2 м. р. Переводя эту расцѣнку къ болѣе нормальной т. е. на 8 паръ поѣздовъ, получаемъ—по 70 т. р. за версту или 65,9 м. р. Ежегодныя выплаты по такой линіи составляютъ:

Расходы эксплоатаціи по 1 р. 20 к.:
на поѣздоверсту *) . . . . . 6 м. 594 т. р.
6% съ капитала (процентъ, погашеніе,
реализація) . . . . . 3 „ 955 „ „
10 м. 549 т. р.

Для покрытія этой суммы необходимо при среднихъ тарифахъ:

по $^1/_{33}$ к. — 34812 м. пудоверстъ
„ $^1/_{40}$ „ — 42196 „ „

Предполагая транзитъ = половинѣ всѣхъ грузовъ, а пробѣгъ мѣстныхъ грузовъ = половинѣ разстоянія, получаемъ необходимое количество грузовъ:

	при тарифѣ $^1/_{33}$	при тарифѣ $^1/_{40}$
Транзитныхъ .	24,7 м. пудовъ.	29,9 м. пудовъ.
Мѣстныхъ . .	24,7 „ „	29,9 „ „
Итого . .	49,4 м. пудовъ.	59,8 м. пудовъ.

Если же предположимъ транзитъ = $^1/_3$ всѣхъ грузовъ, то необходимо перевезти для покрытія расходовъ и %:

	при тарифѣ $^1/_{33}$	при тарифѣ $^1/_{40}$
Транзитныхъ .	18,5 м. пудовъ.	22,4 м. пудовъ.
Мѣстныхъ. . .	37,0 „ „	44,8 „ „
Итого . .	55,5 м. пудовъ.	67,2 м. пудовъ.

Отъ опредѣленія же вѣроятнаго количества грузовъ, какого можно ожидать по Уф. л. **), мы воздержимся, ибо это вопросъ очень сложный, при томъ товарное движеніе зависитъ отъ многаго множества причинъ. За-

*) 5840 поѣздовъ въ годъ по 941 в.=5495440 пудоверстъ.

**) М-во путей сообщенія исчисляетъ, что на Уф. линію съ первыхъ же лѣтъ ея эксплоатаціи, поступитъ 57 милл. п.

Digitized by Google

мѣтимъ только, что товарное движеніе по Уф. л. по всей вѣроятности будетъ очень равномѣрно распредѣляться въ обѣ стороны.

Обзоръ главнѣйшихъ экономическихъ факторовъ.

а) Сибирская торговля.

§ 30. Подъ именемъ *сибирскихъ* товаровъ принято считать не только грузы изъ самой Сибири, но и Зауральскіе, даже—Пермскіе и Уфимскіе.

Послѣ нашего изслѣдованія на мѣстѣ, мы имѣемъ возможность установить дѣйствительное направленіе торговаго тока изъ Сибири въ Россію и обратно *). Здѣсь прежде всего отчетливо выдѣляются два экспортныхъ раіона въ Сибири—дальній и ближній.

§ 31. Первый раіонъ—дальняя Сибирь—сѣв. часть Тобольской губ., прибрежье Иртыша и вся сторона къ востоку отъ этой рѣки, т. е. сѣв. уголъ Семипалат. области, раіонъ г. Омска, Томская губ. и далѣе до Иркутска и озера Байкала; остальная часть Сибири, за оз. Байкаломъ—области Забайкальская, Амурская, Приморская, южн. окраины Якутской — имѣетъ тяготѣніе къ Восточному Океану и въ торговомъ отношеніи все болѣе и болѣе завоевывается нашими заантлантическими друзьями. Изъ Россіи товары проникаютъ туда не всегда и то въ ничтожномъ количествѣ. Так. образ. *далеко не вся Сибирь* можетъ быть принята въ разсчетъ при обсужденіи вопроса о ж. д. къ Сибири.

На всю восточную Сибирь за Байкаломъ вліяніе Ирбитской ярмарки уже не распространяется т. к. иностранные товары (въ видѣ льготъ пріамурскимъ поселенцамъ) пропускаются безпошлинно черезъ порты Вост. Океана, и русскіе товары съ ними соперничать не могутъ при громадности разстояній и неудобныхъ путяхъ.

Самый крайніи торговый и складочный пунктъ этой Сибири—г. Иркутскъ, отъ котораго хотя и идутъ два

*) Принимая въ соображеніе товары собственно-Сибирскіе и Зауральскіе.

Digitized by Google

тракта—на Читу и на Якутскъ—но грузовое движеніе по нимъ ничтожно; еще по второму тракту идетъ немного товаровъ въ Якутскъ, а также разные припасы и металлы въ Олекминскую тайгу на золотые пріиски *).

§ 32. Вся эта Сибирь, къ востоку отъ Тобольска и Омска до Байкала, посылаетъ въ Россію свои грузы водянымъ путемъ—изъ Семипалатинска и Омска по Иртышу, изъ Томска по Томи, Оби и Иртышу; грузы эти сходятся у Тобольска и слѣдуютъ далѣе по р. Тоболу, потомъ—одна часть идетъ по р. Ницѣ, а также и гужомъ, къ Ирбиту; другая меньшая часть—по р. Турѣ къ Тюмени, для дальнѣйшаго слѣдованія волокомъ черезъ Уралъ на Каму.

Изъ Ирбита, по окончаніи ярмарочныхъ сдѣлокъ грузы идутъ на Каму, къ Перми, какъ къ болѣе удобной пристани и складочному пункту: частію прямо гужомъ, частію на Н.-Тагилъ, а оттуда по ж. д.; изъ Перми они спускаются внизъ по Камѣ и слѣдуютъ въ Москву, Нижній, Петербургъ; небольшая часть останавливается въ Казани и др.

Изъ Тюмени грузы спѣшатъ перевалиться на Каму: большая часть идетъ отъ Екатеринбурга по ж. д. до Перми, небольшая часть—прямо гужомъ.

Перевозка по самой Сибири—между Иркутскомъ и Томскомъ—обходится дорого, ибо водныя системы разорваны, а гужевой путь длиненъ; везутъ главн. образ. зимою, дабы весною отправлять отъ Томской пристани; почти всѣ грузы успѣваютъ сплавляться въ первую часть навигаціи, а въ остальное время обширный водный путь, отъ Томска до Тюмени (2800 в.), пустуетъ; фрахты невысокіе, за все разстояніе—15 к. съ пуда ($^1/_{187}$), рѣдко дороже, и это—несмотря на мелководье и узкій фарватеръ р. Туры; р. Ница судоходна до Ирбита только короткое время. По зимнему пути, между Екатеринбургомъ и Томскомъ, идетъ мало грузовъ,—только экстренные, почтовые и нѣкоторые болѣе цѣнные.

---

*) Болѣе половины пути пріисковые грузы идутъ водою по рр. Ленѣ, Витиму и Олекмѣ.

Digitized by Google

По болѣе тщательнымъ мѣстнымъ свѣдѣніямъ всѣхъ грузовъ изъ дальней Сибири насчитывалось никакъ не болѣе 3 м. п.*); главные грузы—чай и пушнина, затѣмъ—мелкіе грузы: немного сала, овчинъ, кедровыхъ орѣховъ, золота. Въ настоящее время всѣхъ грузовъ едва-ли насчитывается и 2 м. п., т. к. Кяхтинская чайная торговля упала; кяхтинскіе чаи, когда-то игравшіе такую роль на Нижегородской ярмаркѣ по завязкѣ и по установленію цѣнъ, совсѣмъ тамъ стушевались и уступили свое мѣсто другимъ товарамъ; чайная торговля въ Кяхтѣ сокращается вслѣдствіе развитія морскаго экспорта чая изъ Шанхая и Ханькоу; моремъ стали все болѣе возить и русскіе торговцы; вновь поднять кяхтинскую торговлю можно только при сочетаніи благопріятныхъ условій. Мѣховая торговля также клонится къ упадку, такъ какъ съ вымираніемъ инородцевъ и съ истребленіемъ пушныхъ звѣрей—мѣховъ добывается съ каждымъ годомъ все менѣе и менѣе; кромѣ того, въ Россіи получили больше распространеніе американскіе мѣха (илька, скунгсъ, котикъ и пр.). Прочіе товары ничтожны, а сырье идти не можетъ за дальностью разстоянія.

§ 33. Обратно—изъ Россіи въ дальнюю Сибирь, водою отъ Тюмени къ Томску и небольшая часть къ Омску, а еще меньшая часть по зимнему пути—везутся только цѣнные, легкіе товары: мануфактурные, металлическіе, галантерейные, колоніальные, вина, машины и т. п. Количество ихъ очень невелико, т. к. потребности этой малонаселенной страны, при дороговизнѣ этихъ товаровъ, очень сжаты; при томъ же Амурскій край и Забайкалье съ успѣхомъ снабжаются американцами; если считать эти грузы въ 2 м. п. то и это будетъ, по всѣмъ вѣроятіямъ, гораздо выше дѣйствительности, ибо и такого количества дорогихъ товаровъ потреблять некому.

Даже такой крупный потребительный и распредѣлительный центръ, какъ г. Иркутскъ, по свѣд. мѣстной торг. депутацій, получаетъ изъ Россіи около 150—200 т. п., изъ которыхъ въ городѣ остается менѣе половины, около 50 т. п. идетъ въ Забайкалье, главн.

*) Это указано и въ «Запискѣ о сѣверномъ перевалѣ Урала» поданной въ 1882 году. въ М-во П. С. отъ 13 торговыхъ фирмъ.

Digitized by Google

образ. на ярмарку въ г. Верхнеудинскъ, остальное на пріиски и по Иркутской губ. Цѣнность этихъ грузовъ—до 12—15 м. р., т. е. средн. числ. около 100 р. за пудъ.

§ 34. Так. образ. вся эта обширная страна отъ Оби до Байкала, пространствомъ почти съ Европу и съ населеніемъ вдвое меньше одного города Лондона, имѣетъ очень ограниченные размѣры производительности и потребленія, что зависитъ отъ малоразвитости торговыхъ сношеній, обусловливаемой затрудненіями сбыта при изолированности водныхъ системъ и при отсутствіи удобныхъ сухопутныхъ путей, а также бѣдностью населенія; капиталы обращаются въ $1^1/_2$—2 года разъ, цѣны колеблятся сильнѣе, чѣмъ гдѣ либо*), почему невозможны и прочные, коммерческіе разсчеты. При томъ надо принять въ соображеніе, что сибирскіе купцы запаслись русскими товарами въ большемъ числѣ, чѣмъ слѣдовало; спросъ изъ Сибири сократился, мѣстный сбытъ идетъ туго, особенно въ Забайкальи, отчего реализація капиталовъ совершается медленно; кредитныя сдѣлки, даже долгосрочныя, оказываются не подъ силу, и въ послѣдніе годы здѣсь былъ рядъ банкротствъ — неразлучный спутникъ переполненія рынка и торговаго кризиса, который еще долго не разрѣшится.

Вообще, при нормальныхъ условіяхъ весь товарный обмѣнъ между Россіей и дальней Сибирью можно при щедрой оцѣнкѣ считать около 5 м. п., но и это ничтожнее количество идетъ водянымъ путемъ и волокомъ на Каму, такъ что эти грузы, за малыми исключеніями, ни по Каз. л. ни по Уф. л. не пойдутъ.

§ 35. Главный рынокъ для сношеній Россіи съ дальней Сибирью — **Ирбитъ**; это—коренной центръ для сибирскаго транзита, къ сожалѣнію, мало еще изученный. Для торговли Сибири Ирбитъ гораздо важнѣе, чѣмъ Нижній или Екатеринбургъ. Ирбитская ярмарка служитъ первымъ сборнымъ пунктомъ, куда направляются для расторжки чай, мѣха, мануф., бакал. и т. п. товары, гдѣ сибиряки дѣлаютъ главные запасы; отсюда уже распредѣляются товары къ Москвѣ, Петербургу,

*) Такъ, въ Иркутскѣ цѣна ржи бываетъ одинъ годъ по 40 к. пудъ, на другой иногда сразу поднимается до 1 р. 50 к.—2 р. и выше.

Digitized by Google

Нижнему, Казани, Томску, Иркутску, Самарѣ и въ др. мѣста; здѣсь же группируется зауральское сырье. Кромѣ того, это — первый въ мірѣ рынокъ по торговлѣ невыдѣлан. мѣхами, дающій тонъ мѣховой торговлѣ не только въ Россіи, но и въ Лейпцигской ярмаркѣ. По банк. свѣд. Ирбитъ болѣе всего сносится съ Москвой, Спб., Нижнимъ, Пермью, Енисейскомъ, Самарой, Саратовомъ, Казанью, Ташкентомъ, Иркутскомъ и др. На ярмарку, по офф. свѣд. за 1873—82 гг., привозилось средн. числ.:

Откуда.	Товары.	Приблиз. сумма.
Сибирь—дальняя	пушнина	3 м. р.
	чай	5 »
» югозап. и Зауралье .	сыр. кожи и овчины . . .	2 »
	сало	0,5 »
	кор. масло	0,8 »
	рыба	0,7 »
» чер. Троицкъ	бухарскіе тов.	0,5 »
разн.	пр.	2,0 »
Россія: Москва, Спб., заграница и др.	выдѣлан. мѣха	1,0 »
	кожев. издѣлія	1,5 »
	бакалейн. тов.	1,5 »
	мануф. тов.	22,0 »
	металлич. издѣлія	2,5 »
	табакъ	1,0 »
	посуда	0,8 »
	галантер. и модн.	4,5 »
	москотил. и аптекар. . . .	1,0 »
	сахаръ	1,0 »
» Казань и др.	свѣчи.	0,5 »

Общій привозъ на сумму 50—60 м. р. (въ 1881 г. на 70 м. р.); весь оборотъ до 100 м. р. *) Приблизит. вѣсъ всѣхъ привозимыхъ товаровъ — до 3 м. п. Грузы изъ Сибири и въ Сибирь идутъ большей частью водою по р. Ницѣ, часть—гужомъ прямо по зимнему пути и отъ Тобола; изъ Россіи—водою до Перми, а отсюда по ж. д. до Тагила, затѣмъ гужомъ, иногда же прямо отъ Перми гужомъ; тѣмъ же путемъ изъ Ирбита въ Россію; только небольшая часть грузовъ идетъ зимою черезъ Казань—на Пермь или на Кунгуръ.

Гужевой провозъ отъ Перми до Ирбита объясняется тѣмъ, что вятскіе возчики, привезшіе товары въ Пермь, чтобы не возвращаться пустыми, берутся очень дешево везти до Ирбита, гдѣ у нихъ будетъ обратный грузъ.

*) Въ 1809 г. на Ирб. ярмарку привезено на 3½ м. р., въ 1829 г.—на 11 м. р., а въ 1849 г. уже на 32 м. р.

Digitized by Google

Для ирбитскихъ ярмарочныхъ грузовъ естественный путь—отъ Тобола на Пермь; почти всѣ товары слѣдуютъ по болѣе сѣверной параллели, чѣмъ линія Тюмень-Екатеринбургъ-Казань, такъ что на Каз. линію они попадутъ только подъ условіемъ закрытія Ирбитской ярмарки.

Другой транзитный пунктъ для грузовъ дальней Сибири—**Тюмень**, гдѣ происходитъ перевалка грузовъ съ воды и на воду и гдѣ проходитъ часть зимнихъ грузовъ; значенія сборнаго и распредѣлительнаго пункта, какое остается еще за Екатеринбургомъ, Тюмень не имѣетъ; это—болѣе транспортный пунктъ *) съ небольшимъ торговымъ значеніемъ; при томъ же р. Тура удобна только для небольшихъ судовъ, но и тѣ терпятъ затрудненія отъ мелей, яровъ, извилистаго теченія и недостаточной ширины, такъ что и ж. д. не придастъ Тюмени большаго развитія; современемъ центръ судоходства долженъ передвинуться далѣе—къ Тобольску.

От Тобольска начинается безпрепятственное плаваніе по большимъ водамъ Сибири; естественный рельсовый волокъ между рѣчными системами Россіи и Сибири долженъ бы быть Тобольскъ-Ирбитъ-Тагилъ-Пермь.

Надо замѣтить, что перевозка на мелкосидящихъ баркахъ почти равносильна перевозкѣ по узкоколейной ж. д. настоящая же водная перевозка на баржахъ—начинается отъ Тобольска.

§ 36. Второй раіонъ—*ближняя Сибирь*, юго-западная и Зауралье: сѣв. часть Акмоллин. области, сѣверо-зап. край Семипалатинской, южн. части Тобольской губ., вост. половина Оренб. губ., сѣв. часть Тургайской обл., южн. окраины Перм. губ.—округа; Акмоллинскій, Атбассарскій, Кокчетавскій, Баянъ-Аульскій, часть Омскаго, Тюкалинскій, Петропавловскій, Ишимскій, Ялуторовскій, Курганскій, Николаевскій; уѣзды Челябинскій, Троицкій, Верхнеуральскій, южн. части Камышловскаго, Шадринскаго, и Екатеринбургскаго—площадь болѣе 10 т. кв. миль (съ австрійскую имперію) и съ населеніемъ болѣе 2 милл. (по послѣднимъ офф. свѣд.). Вся эта страна, представляющая собою плодородныя равнины, служитъ какъ-бы скотнымъ дворомъ для Россіи и резервомъ для ея земледѣльч. населенія. Къ югу, около параллели Акмоллинска, равнины

*) Подвозятся изъ степей кожи для здѣшнихъ кожев. заводовъ.

Digitized by Google

эти переходятъ въ соленцеватыя степи, населенныя кочевыми пастушескими племенами; къ сѣверу за Ялуторовскомъ начинается лѣсная полоса, отдѣляющая эту богатую страну отъ безплодныхъ холодныхъ равнинъ, населенныхъ племенами охотничьими.

§ 37. Главныя *произведенія* этого края—скотъ и его продукты, хлѣбъ. Товарный токъ направляется по тремъ путямъ, идущимъ отъ Петропавловска, (гдѣ они замыкаются въ одинъ общій сибирскій трактъ на Омскъ) — 1) на Ялуторовскъ, Шадринскъ и Екатеринбургъ, 2) на Курганъ и Челябу, 3) на Троицкъ, Верхнеуральскъ и Оренбургъ.

Разсмотримъ главнѣйшіе виды мѣстной торговли.

§ 38. *Хлѣбъ* идетъ большей частію изъ прилегающихъ къ Челябѣ мѣстностей. До Уральской ж. д. хлѣбомъ этимъ снабжались только киргизскія степи и ближайшіе уральскіе заводы. Съ проведеніемъ Уральской ж. д. отъ Челябы стали возить, по мѣсти. свѣд., къ сѣверу на Екатеринбургъ и далѣе до 5 м. п. въ годъ; т. о. въ концѣ 70-хъ годахъ мѣстная хлѣбная торговля стала развиваться въ формѣ экспорта въ Европ. Россію, главн. образ. въ тѣ мѣстности, которыя входятъ въ раіоны Уральской ж. д. и проектированной Каз. л. Главныя направленія хлѣбныхъ грузовъ: 1) изъ Челяб. и Троицк. уѣздовъ къ Екатеринбургу, при чемъ часть расходится на Кыштымскіе, Сысертскіе и Уфалейскіе заводы; 2) Отъ Кургана и Шадринска на Екатеринбургъ; главные сборные пункты—г. Шадринскъ (болѣе 2 м. п. *), с. Катайское (до 3 м. п.), Каменскій зав. въ Камышл. у., с. Бродокалмыцкое въ юго-зап. части Шадр. у. Въ этомъ же направленіи идетъ хлѣбъ и изъ южн. уѣздовъ Тобол. губ., гдѣ кромѣ Кургана—сборные пункты: въ Ишим. окр.—г. Ишимъ, с. Черемшанка, с. Голопутово, слоб. Усть-Ламинка; въ Курган, окр.—с.с. Лебяжевское, Першинское, Черновское, Бѣлозерское; въ Ялутор. окр.—г. Ялуторовскъ, с.с. Новозаимскос и Шатровское; г. Тюкалинскъ. 3) Незначительное движеніе хлѣба, подвози-

*) Кр. того около 150 т. п. льн. сѣмени.

Digitized by Google

маго съ юга по Иртышу и Тоболу, отъ Тюмени на Камышловъ и Екатеринбургъ; съ открытіемъ Екатеринбурго-Тюменьской ж. д. и съ удешевленіемъ провоза хлѣба здѣсь пойдетъ больше; сборные пункты—г.г. Тюмень и Камышловъ. 4) Съ Иртыша на Ирбитъ и Тагилъ—хлѣбъ подвозимый изъ южн. мѣстностей; съ устройствомъ Уральской ж. д. хлѣбная торговля Тагила переходитъ въ Кушву; 5) Небольшое движеніе къ заводамъ Богословскаго округа изъ Тарскаго округа Тобол. губ. по р. Тавдѣ и по ея притокамъ Сосьвѣ и Лозьвѣ*).

Так. образ. хлѣбный токъ устремляется здѣсь не только къ заводамъ южн. Урала, но въ значительной степени и къ сѣверному пріуралью *); главные узлы торговли — Екатеринбургъ (самый важный), Челяба, Шадринскъ, Курганъ, с. Катайское.

§ 39. *Скотъ* гонится изъ разныхъ урочищъ Киргизскихъ степей. Главные сборные пункты—ярмарка при оз. Танчи-Кулъ Акмолл. обл. (100 в. къ югу отъ Петропавловска); сюда пригоняется до 600 т. барановъ а болѣе 20 т. головъ крупнаго рогатаго скота—изъ округовъ Акмаллинскаго, Кокчетавскаго, Сары-Суйскаго, Петропавловскаго, Баянъ-Аульскаго, Каракалинскаго и Павлодарскаго. Отсюда скотъ распредѣляется въ разныя стороны, болѣе всего въ Петропавловскъ, гдѣ часть убивается на салганахъ, а большая часть гонится далѣе—въ Ишимъ, въ Становскую, Прѣсновскую, Звѣриноголовскую станицы и въ др. мѣста.

§ 40. *Сало* собирается зимою въ Петропавловскѣ, на Никольской ярмаркѣ въ Ишимѣ, гдѣ устанавливаются на него цѣны **), затѣмъ въ Шадринскѣ, Курганѣ и наконецъ на Ирбитской ярмаркѣ, гдѣ завершаются дѣла и производятся окончательные разсчеты. Часть идетъ въ Екатеринбургъ для очистки. Всего сала собирается до 1½ м. п.; половина отправляется въ Петербургъ (больше водою черезъ Пермь), остальное—въ Самару и на разные заводы пріуральскаго края и вост. Россіи.

---

*) Небольшое движеніе хлѣба направляется изъ Южной Сибири водою въ низовья Оби, откуда большая часть идетъ волокомъ черезъ Уралъ въ Печорскій край.

**) Цѣны, 12 Декабря 1884 г., по 4 р.—4 р. 20 за пудъ.

Digitized by Google

§ 41. *Кожи* собираются въ тѣхъ же пунктахъ, гдѣ и сало; распредѣляютъ ихъ на кожев. заводы, въ Тюмень, Кунгуръ, Казань, Уфу и др. мѣста; часть идетъ на Ирбитскую и Нижегородскую ярмарки; цѣна на мѣстѣ въ Петропавловскѣ около 7 р., въ Самарѣ до 11 р.; провозъ отъ Петр. до Самары обходится по 1½—2 р. (за 1500 верстъ).

§ 42. *Коровье масло* собирается на разныхъ зауральскихъ ярмаркахъ, отсюда идетъ въ Екатеринбургъ (для очистки), въ Пермь и Уфу; по Бѣлой и Камѣ отправляется лѣтомъ до 200 т. п., половина—для Петербурга, половина въ Ростовъ на Дону, Самару, Саратовъ и др.; зимою идетъ до 100 т. п., часть въ Москву (въ видѣ колобоваго), часть въ Самару, Саратовъ, и др. Цѣна на мѣстѣ, въ Петропавловскѣ, около 5. р, въ Ишимѣ—до 8 р., въ Ростовѣ на Дону до 11 р.; провозъ отъ Петр. до Ростова по 2- 3 р., съ пуда.

§ 43. *Шерсть* изъ Петропавловска, Троицка и др. сборныхъ пунктовъ идетъ на Оренбургъ, Симбирскъ, Москву и въ др. мѣста, часть на Екатеринбургъ и Пермь для сплава къ Нижнему; цѣны на мѣстѣ по 1 р. 50 к.—1 р. 75 к., въ Самарѣ до 5 р.; провозъ до Самары обходится по 1 р. 50 к.—2 р. съ пуда.

§ 44. *Мясо* получается на салганахъ въ Петропавловскѣ, въ Шадрин., Ишим. уѣздахъ и др. мѣстахъ, собирается главн. обр. въ г. Далматовъ—первый рынокъ въ Россіи по торговлѣ мясомъ; сюда привозится отъ 300 до 800 т. п.; большая часть (до ⅔) отправляется на Екатеринбургъ, Кунгуръ, Пермь, на заводы Сѣв. Урала, а около ⅓ идетъ на заводы Южн. Урала. Съ проведеніемъ ж. д. должна развиться отправка скота въ видѣ стяговъ; отправка же живаго скота дорога, ибо степной скотъ имѣетъ мало живаго вѣса; въ видѣ же продуктовъ провозъ можетъ развиться въ большихъ размѣрахъ, скотоводство будетъ имѣть болѣе выгодъ и получитъ постоянное стремленіе къ расширенію.

§ 45. Во всей югозап. Сибири и Зауральи замѣчается то благопріятное явленіе, что здѣсь нѣтъ монопольнаго, всасывающаго, торгов. центра, а на всемъ пространствѣ разбросано множество мѣстныхъ центровъ

Digitized by Google

и мелкихъ торжковъ, съ ярмарками и съ оживленными зимними базарами. Производители везутъ свои товары на продажу въ ближайшія мелкія поселенія на базары и мелкія ярмарки, гдѣ эти товары группируются въ небольшія партіи и идутъ къ болѣе крупнымъ центрамъ, а оттуда на большія ярмарки, гдѣ окончательно концентрируются въ оптовыя партіи и посылаются въ мѣста потребленія.

Самый большой внутренній рынокъ — *г. Петропавловскъ* (500 в. отъ Челябы), куда собирается сырье, сгоняется скотъ, производится мѣновая торговля съ кочевниками; это — едва ли не самый значительный рынокъ въ Россіи по торговлѣ скотомъ и его продуктами, обмѣниваемыми здѣсь на русскіе фабрикаты.

Ишимъ—средоточіе богатой Ишимской степи, изобилующей тучными пашнями, роскошными лугами, рыбными озерами—стягиваетъ къ себѣ массу сырья, для группировки котораго здѣсь давно образовалась обширная ярмарка, одна изъ первыхъ въ Россіи по торговлѣ скотскими продуктами; здѣсь сбывается болѣе ½ м. п. сала, болѣе 100 т. п. масла и до 100 т. п. кожъ *); вся эта масса обмѣнивается на фабрикаты внутр. Россіи и на металлич. издѣлія Урала; весь оборотъ—около 10 м. р.

Троицкъ—промежуточная станція между Орскомъ и Омскомъ, при соединеніи двухъ плодородныхъ долинъ**), конечный пунктъ лучшаго караваннаго пути (безъ песковъ) изъ Средней Азіи; обширный торгъ продуктами скотоводства; торговля среднеазіатскими товарами нѣсколько упала, ибо усилилось движеніе отъ Ташкента на Оренбургъ. Собираемые въ Троицкѣ товары группируются въ большія партіи и отправляются болѣе всего въ Оренбургъ, въ Самару, на южн. Уралъ и въ Уфу; часть скотскихъ продуктовъ и хлѣбъ двигаются отсюда на Челябу и Екатеринбургъ.

---

*) На ярмарку 1884 г. привезено 700 т. п. сала, 110 т. п. масла, 130 т. п. кожъ.

**) Так. наз. «Голодная степь» лежитъ далеко къ югу, за предѣлами раіона; «Горькая линія» тянется на южной окраинѣ раіона и занимаетъ очень незначительную часть его. Подробное описаніе богатыхъ пажитей, цвѣтущихъ луговъ и оживленной торговли югозап. Сибири и Зауралья см. у *Завалишина* «Описаніе Зап. Сибири» (стр. 141—145, 171—206 и др.) и въ др. болѣе позднихъ изданіяхъ.

Digitized by Google

Крестовская ярмарка *) началась съ 1825 г. и развивалась очень быстро; до 1863 г. привозъ не превышалъ 2 м. р., а теперь дошелъ до 10 м. р. и болѣе; здѣсь вымѣнивается сибирское сырье, гл. обр. кожи, на русскіе фабрикаты; сюда же везется часть непроданнаго товара съ Ирбитской ярмарки.

Курганъ—большіе обороты съ хлѣбомъ, саломъ и др.; 4 ярмарки съ оборотомъ въ 3—4 м. р.; около города—крупчатки.

Ялуторовскъ—центръ плодородной мѣстности, соотвѣтствующей среднимъ черноземнымъ губ. Россіи; 4 ярмарки и торжка, продается много лошадей.

Тюкалинскъ — 3 ярмарки съ обор. до 1 м. р.; с. *Абатское* Ишим. окр. съ большой ярмаркой, собирающей сырья на 1½—2 м. р.; с. *Мокроусовское*, Ялутор. окр.—4 ярмарки съ привозомъ на 2 м. р. Затѣмъ торжки и ярмарочные пункты: с. *Лебяжевское*, Кург. окр., г. *Далматовъ* (см. выше), с. *Омутинское* Ялутор. окр., сс. *Китайское, Бродокалмыцкое* и др.

§ 46. Так. обр. въ ближней Сибири, прилегающей къ южному Уралу, торговый пульсъ бьется довольно сильно, и зимою по разнымъ направленіямъ передвигаются мѣстное сырье и европейскіе фабрикаты; все это идетъ на торжки и ярмарки, которыхъ во всемъ этомъ раіонѣ считается *болѣе трехсотъ*; отсюда сырье собирается въ крупные центры, гдѣ закупаются товары др. раіоновъ.

Общее количество грузовъ, подаваемыхъ изъ этого раіона, не можетъ быть усчитано въ точности, но во всякомъ случаѣ, по приблизит. разсчетамъ **), болѣе 10 м. п.; европейскихъ товаровъ идетъ сюда около 1½ м. п.; большая часть мѣстныхъ грузовъ тяготѣетъ къ Оренбургу, Уфѣ и къ южн. Уралу; значительная часть идетъ къ Екатеринбургу.

Вообще грузы этого раіона таковы, что если ихъ направить искусственно по Каз. л., то, при большой

*) Называютъ ее и Ивановскою и Маслянскою; происходитъ она въ 27 в. отъ Шадринска по тракту на Ялуторовскъ, въ Кресто-Ивановскомъ выселкѣ (180 в. отъ Челябы, 120 отъ Камышлова). Половину привоза составляютъ мануфактурные тов., затѣмъ привозится много чая, кожъ, металлич. издѣлій.

**) По свѣд. Генералъ-Губернатора Зап. Сибири за 1882 г.

Digitized by Google

длинѣ этой ж. д., они всегда предпочтутъ путь водный по Камѣ; но при дальнемъ разстояніи отъ Петропавловска; Троицка, Кургана, Ишима и др. до Камы большая часть пойдетъ по прежнему направленію къ Оренбургу и Уфѣ; при уфимскомъ направленіи для этихъ грузовъ р. Бѣлая окажется гораздо ближе, и экспортъ долженъ усилиться.

Если принять за исходный пунктъ Челябу, какъ лежащій въ самомъ производительномъ раіонѣ и на перепутьи, то отъ этого города до большихъ русскихъ водъ черезъ Екатеринбургъ будетъ 625 в. (до Камы), а на Уфу - 480 в. (до р. Бѣлой) или на 145 в. ближе, такъ что при казанскомъ направленіи, хлѣбъ будетъ переплачиватъ по 27 к. съ куля; при 10 м. п. переплата эта составитъ 300 т. р. Екатеринбургъ нельзя принять за исходный пунктъ потому, что въ его раіонѣ производства сибирскихъ продуктовъ почти не существуетъ, а къ нему только подвозятъ грузы, собранные въ др. пунктахъ, и этотъ подвозъ тяжело ложится на стоимость товаровъ.

§ 47. Сводя всѣ данныя о сибирской торговлѣ, приходимъ къ тому несомнѣнному выводу, что центръ тяжести этой торговли—въ раіонѣ ближней, югозападной, Сибири и Зауралья, прилегающихъ къ Челябѣ и Троицку; въ раіонѣ этомъ образовались сотни торговыхъ пунктовъ. Дальняя Сибирь даетъ менѣе $^1/_5$ всѣхъ грузовъ. **Главное передвиженіе грузовъ совершается по болѣе южной параллели**: Петропавловскъ-Курганъ, Курганъ-Ишимъ, Курганъ-Челяба, Петропавловскъ-Троицкъ; по сѣв. параллели большая часть грузовъ идетъ на Ирбитъ-Тагилъ-Пермь.

Количество грузовъ, отправляемыхъ въ Сибирь и изъ Сибири, опредѣлялось въ различныхъ цифрахъ, но самыя большія цифры всего товарнаго оборота не превышали 15—16 м. п. *). Вообще количество это да-

*) Кромѣ хлѣба и металловъ считалось грузовъ:

	Изъ Сибири въ Россію.	Изъ Россіи въ Сибирь.	
По даннымъ отъ представителей сибирскаго купечества за 1873 г.	7,2 м. п.	4,9 м. п.	
Записка представителей 13 фирмъ . . .	3,0 »	3,8 »	
Данныя ирбитскаго купечества за 1880 г.	5,5 »	—	
Записка пермскаго купца Любимова . .	6,9 »	—	
Данныя Генералъ-Губернатора Зап. Сибири за 1881 г.	2,5 »	1,4 »	(въ Южн. Сибирь).
Отправлено по Уральской ж. д.	2,8 »	3,4 »	

Digitized by Google

леко не таково, чтобы можно было думать о ж. д. по самой Сибири, особенно въ виду скораго соединенія Обскаго бассейна съ Енисейскимъ *). Преобладающее направленіе торговаго тока — отъ Петропавловска къ Оренбургу и Челябѣ, отъ Троицка на Челябу и Екатеринбургъ, отъ Томска водою до Ирбити и Тюмени. Уже одно это даетъ указаніе—куда слѣдуетъ вести соединительную ж. д. до сѣти русскихъ ж. д. **Съ проведеніемъ Каз. л. сѣверная параллель, едва дающая** $^1/_5$ **грузовъ существующему волоку** (Уральская ж. д.) **будетъ снабжена двумя волоками, взаимно несовмѣстимыми. Съ проведеніемъ Уф. л.** для сношеній Сибири съ Россіей **развернется**, отъ Екатеринбурга и Челябы, широкій **циклъ удобныхъ путей, охватывающій всю Россію** какъ бы **двойнымъ кольцомъ**. Первое развѣтвленіе—рельсовый волокъ до Перми, Кама-Волга и сѣть ж. д. на Москву, Петербургъ, къ западнымъ портамъ и т. д. Второе—рельсовый путь къ рр. Бѣлой и Волгѣ, затѣмъ—Волга, примыкающія къ ней желѣзныя дороги, Каспійское море и т. д.—вся восточная, южная и юго-западная Россія. Оба развѣтвленія захватываютъ всѣ безъ исключенія мѣстности, сколько нибудь важныя въ экономическомъ отношеніи. **Поперечная же линія Троицкъ-Челяба-Екатеринбургъ свяжетъ эти развѣтвленія съ сибирскими водами** (на Екатеринбургъ-Тюмень), **съ главнымъ сухопутнымъ трактомъ** (Челяба-Курганъ и т. д.) **и съ лучшимъ караваннымъ путемъ** (Троицкъ), т. е. отсюда идутъ три развѣтвленія, охватывающія всѣ производительныя части Азіатской Россіи.

б) Водный транспортъ.

§ 48. Вопросъ объ отношеніи воднаго транспорта къ желѣзнодорожному и объ ихъ конкурренціи вызвалъ много противорѣчивыхъ сужденій; при этомъ вопросъ этотъ старались рѣшать категорически; казанцы доходили до того, что доказывали дороговизну водныхъ

*) Работы по устройству канала изъ р. Кети въ р. Кемь подходятъ къ концу.

Digitized by Google

фрахтовъ сравнительно съ ж. д. тарифами и невозможность для Волги и Камы соперничать съ ж. д.; уфимцы прямо отрицали всякую возможность для ж. д. конкуррировать съ рѣками; о среднемъ мнѣніи никто не думалъ, да здѣсь и не можетъ быть общихъ, абсолютныхъ положеній для всѣхъ рѣкъ и для всѣхъ ж. д. Экономическая наука и жизненный опытъ даютъ на этотъ счетъ довольно ясныя указанія, но, въ пылу борьбы, указанія эти позабывались.

Такъ—для оцѣнки возможности ж. д. параллельной рѣкѣ—слѣдуетъ принять въ разсчетъ слѣд. главные элементы: a) удобства и неудобства рѣки, b) стоимость гидротехническихъ сооруженій, c) количество водныхъ грузовъ, d) характеръ этихъ грузовъ, e) распредѣленіе грузовъ во времени и пространствѣ, f) дешевизна ж. д. эксплоатаціи и высота тарифовъ, g) водные фрахты, h) удобства пристаней. Взвѣсивъ всѣ эти элементы, оказывается, что *ж. д. не можетъ соперничать съ водою*, когда: 1) рѣка не представляетъ препятствій для судоходства, т. е. имѣетъ глубокій фарватеръ, удобныя пристани, по берегамъ — достаточно строит. матеріала для судовъ; 2) рѣка представляетъ судоходству такія затрудненія, устраненіе которыхъ обойдется дешевле, чѣмъ ж. д.; 3) рѣка неудобна, но перевозятся по ней такіе грузы, которые не могутъ выдержать ж. д. тарифа, если при всѣхъ неудобствахъ рѣки фрахты по ней ниже (какъ у насъ на Маріинской системѣ); 4) рѣка мелка и неудобна, допускаетъ плаваніе только весною, но грузовъ въ ея раіонѣ такъ немного, что они успѣваютъ сплавляться съ весенней волною. Кромѣ того надо помнить исторически сложившееся явленіе, что населеніе группируется по берегамъ рѣкъ, при томъ больше по нагорнымъ, и параллельная ж. д., если только она пойдетъ не по самому берегу *), обречена силою вещей обходить населенные пункты; съ другой стороны, если рѣка неудобна и регуляція ея обойдется дороже, чѣмъ ж. д., то послѣдняя бываетъ невыгодна въ тѣхъ случаяхъ, когда лишній расходъ на исправленіе рѣки воз-

*) А это удобно въ очень рѣдкихъ случаяхъ, когда берега отлоги, и постройка не очень дорога.

Digitized by Google

наградится дешевизною фрахтовъ и сильнымъ увеличеніемъ числа громоздкихъ грузовъ.

Рельсовый путь можетъ существовать рядомъ съ водянымъ, когда послѣдній: 1) хотя и удобенъ, но, пролегая по густонаселенной мѣстности, не успѣваетъ вывезти всего годоваго количества грузовъ; 2) когда въ раіонѣ его передвигается масса легкихъ, срочныхъ, грузовъ и большое число пассажировъ; 3) когда въ меженное время грузы перевозятся съ большими трудностями, а весною не успѣваютъ сплавляться, такъ что часть грузовъ остается на долю ж. д.; 4) когда ж. д. призвана культивировать прирѣчную страну, которая еще почти не заселена, при чемъ ея перевозочныя средства первобытны; 5) когда водный путь доступенъ для плаванія только короткое время, а товарное движеніе производится круглый годъ довольно равномѣрно; 6) когда русло очень извилисто, берега неудобны для пристаней, и фрахты высоки; 7) когда взводное плаваніе невозможно, а постройка однопутинныхъ барокъ, при истощеніи строительнаго матеріала, все дорожаетъ (какъ на р. Уфѣ и др.). Когда два послѣднія условія оказываются въ сильной степени неблагопріятными, т. е. если неудобства судоходства настолько велики, что фрахты начинаютъ превышать ж. д. тарифъ, то *ж. д. отнимаетъ грузы у воды.*

Сравнительныя выгоды водной перевозки выражаются въ болѣе сильной степени при большихъ разстояніяхъ, когда и легкіе грузы плохо мирятся съ ж. д. тарифами, а стремятся перейдти на воду, дабы дешевле дойдти до потребителей и так. обр. расширить область сбыта.

Слѣдуетъ также замѣтить, что въ среднемъ выводѣ **водный путь не уступаетъ рельсовому и относительно быстроты**, особенно русскимъ ж. д. Въ Россіи болѣе, чѣмъ гдѣ либо, водные пути оказываются незамѣнимыми, такъ какъ товарное движеніе у насъ очень неравномѣрно, и въ нѣкоторые періоды скопляется масса грузовъ, которая погружается въ вагоны съ большими задержками, на суда же можетъ быть погружена безъ замедленія.

Digitized by Google

Средняя скорость буксирныхъ пароходовъ на Волгѣ, вверхъ по теченію 70—120 в. въ сутки, товаро-пассажирскихъ, перевозящихъ срочные грузы, по 150—200 в., а внизъ по теченію 300—400 в. Для сравненія съ ж. д. возьмемъ меньшія скорости, вверхъ по теченію, для буксирныхъ—80 в. въ сутки, для товаро-пассажирскихъ 150 в., да по одному дню на нагрузку и выгрузку; для ж. д. оффиціальную быстроту—120 в. въ сутки и минимальный срокъ по 48 часовъ на нагрузку и выгрузку, да сутки на каждую передачу на другую ж. д., при чемъ, при длинныхъ разстояніяхъ, бываетъ по 2-3-4 передачи. Так. образ. выходитъ (дней):

	При разстояніи въ 1000 в.			При разстояніи въ 1500 в.		
	Пароходы:		ж. д.	Пароходы:		ж. д.
	буксирн.	тов.-пас.		буксирн.	тов.-пас.	
Нагрузка .	1	1	2	1	1	2
Перевозка .	12	7	8½	19	10	12½
Передача .	—	—	1	—	—	2
Выгрузка .	1	1	2	1	1	2
	14	9	13½	21	12	18½

Но здѣсь мы взяли для сравненія величины несопоставимыя, водную перевозку—самую медленную, взводную, а желѣзно-дорожную—по минимальному сроку, который соблюдается только въ счастливыхъ случаяхъ. Всѣмъ извѣстно, что грузы лежатъ на тов. станціяхъ до отправки по недѣлѣ, не говоря о залежахъ, бывающихъ въ періоды сильнаго скопленія; извѣстно также и то, что главная масса водныхъ грузовъ идетъ у насъ внизъ по теченію. Поэтому возьмемъ болѣе обыкновенный случай: перевозку водою внизъ (буксирные по 100 в., товаро-пассажирскіе по 300 в. въ сутки) и на нагрузку въ вагонъ хоть 4 дня; тогда —

	При разстояніи въ 1000 в.			При разстояніи въ 1500 в.		
	Пароходы:		ж. д.	Пароходы:		ж. д.
	буксирн.	тов.-пас.		буксирн.	тов.-пас.	
Нагрузка .	1	1	4	1	1	4
Перевозка .	10	3½	8¼	15	5	12½
Передача .	—	—	1	—	—	2
Выгрузка .	1	1	2	1	1	2
	12	5½	15½	17	7	20½

Так. образ. перевозка срочныхъ и легкихъ грузовъ, болѣе свойственныхъ ж. д. и перевозящихся на товаро-пассажирскихъ пароходахъ, производится водою, внизъ по теченію, почти втрое скорѣе, чѣмъ по ж. д., предполагая при этомъ на ж. д. ночное движеніе. Если же, ради удешевленія эксплоатаціи, ночнаго движенія не будетъ, какъ это дѣлается на швейцарскихъ ж. д., на многихъ ж. д. Сѣв. Америки и др., то перевозка по ж. д. окажется пожалуй вчетверо медленнѣе. Мы не впадемъ въ большую ошибку, если среднюю скорость товарнаго поѣзда примемъ отъ 50 до 100 в. въ сутки.

Не взирая на все это сторонники казанскаго направленія упорно напираютъ на неудобства Волги-Камы *); другія же, болѣе мелкія, рѣки ими совершен-

*) Это можно во-очію наблюдать въ Рыбинскѣ.

**) По условіямъ буксирные параходы обязываются дѣлать первый рейсъ (болѣе трудный, ибо теченіе быстрѣе) отъ Астрахани до Нижняго съ баржами въ 16—18 сутокъ, отъ Самары до Рыбинска 14—18 сутокъ.

Digitized by Google

но игнорируются. Съ какимъ-то злорадствомъ предрѣшаютъ они окончательное обмеленіе этихъ двухъ самыхъ многоводныхъ рѣкъ Европы, строятъ полезность своей ж. д. на упраздненіи этихъ путей. Уже одно это говоритъ не въ пользу того дѣла, для защиты котораго приходится желать несчастія цѣлаго края раскинутаго на тысячи верстъ по берегамъ Волги и Камы, считающаго эти рѣки за своихъ кормилицъ.

Если даже и допустить невозможное предположеніе, что Волга скоро окажется несостоятельною и поэтому по берегу ея надо скорѣе построить ж. д. линію, то вѣдь остается еще 450 в. Камы, текущей рядомъ съ проектиров. Каз. л. и свободной отъ упрековъ. Параллельность этой рѣки казанцами игнорируется.

Нѣкоторые сторонники направленія уфимскаго, наоборотъ, выставляютъ эти пути какъ лучшіе въ мірѣ и вполнѣ безукоризненные, чего также нельзя не признать утрировкою.

Во время нашихъ изслѣдованій мы старались разъяснить благонадежность нашихъ главныхъ водъ и взвѣсить всѣ условія торговаго по нимъ движенія; данныхъ, собранныхъ нами, оказалось достаточно, чтобы установить опредѣленное мнѣніе.

§ 49. Волга и Кама, какъ извѣстно и изъ географіи, принадлежатъ къ самымъ значительнымъ рѣкамъ въ мірѣ; если не считать рѣкъ сибирскихъ, то во всемъ остальномъ мірѣ всего какихъ нибудь десять рѣкъ превосходятъ Волгу и Каму своими размѣрами, хотя многія уступаютъ имъ по своимъ судоходнымъ удобствамъ. Особенной многоводностью отличается Кама, вытекающая изъ болѣе лѣсныхъ мѣстностей. Можно сказать *a priori*, что если есть и неудобства, то далеко не такія, какія выдвигаются на сцену казанцами *). Разсуждая логически—если бы подобныя неудобства существовали *въ дѣйствительности*, то паровой и судовой флотъ не развивался бы такъ быстро и такъ неуклонно, безъ всякихъ льготъ и субсидій (какъ наши ж. д.), а путемъ естественнымъ. Флотъ этотъ дошелъ до такихъ размѣровъ, что можетъ поднять вдвое-втрое болѣе грузовъ,

*) Эти коренные русскіе пути кассированы также въ одной московской газетѣ, считающей себя патріотическою.

Digitized by Google

чѣмъ теперь имѣется. Конструкція пароходовъ, баржей и барокъ, при изумительномъ разнообразіи типовъ, доведена до такой высокой степени совершенства, что дальше, кажется, нельзя идти *). Волго-камскій и каспійскій флотъ какъ бы разсчитанъ на долгое будущее **), съ каждымъ годомъ все развивается, при чемъ дѣло это вполнѣ свободно отъ всякой рутины. Грузовое движеніе также все усиливается. Указывать на несостоятельность Волги—значитъ утверждать, что всѣ пароходо- и судовладѣльцы, всѣ сотни тысячъ людей, жизнедѣятельность которыхъ связана съ водной перевозкою, до того слѣпы, что не замѣчаютъ близкаго конца этой перевозкѣ, не вѣрятъ въ скорое банкротство этихъ естественныхъ торговыхъ путей, а все развиваютъ дальше свое дѣло; къ тому же дѣло это носитъ въ самомъ себѣ постоянный стимулъ къ улучшенію; всякое улучшеніе конструкціи увеличиваетъ провозоспособность безъ соотв. увеличенія затратъ, отчего повышается транспортная прибыль; затѣмъ—товаро-отправители могутъ заводить свои собственные пароходы и так. образ. сберегать трансп. прибыль. Однимъ словомъ—здѣсь большой просторъ частному почину, чего нѣтъ въ ж. д. дѣлѣ.

Частный починъ и стремленіе къ улучшенію судоваго дѣла ради личнаго интереса рельефно проявились въ развитіи пароходства. Въ первые годы пароходы на Волгѣ были встрѣчены скептически; затѣмъ, когда первые пароходчики стали получать большіе барыши (отъ 15% до 50% въ годъ), тогда всѣ, кто имѣлъ средства, бросились на пароходное дѣло. Паровой флотъ росъ не по днямъ, а по часамъ; съ нимъ вмѣстѣ росло и баржевое судостроеніе; лошадиная работа злосчастныхъ бурлаковъ отошла въ область преданій. Сношенія оживились, грузы стали передаваться быстрѣе и аккуратнѣе.

Нѣкоторой пользы отъ приволжской ж. д. можно было ожидать еще въ то время, когда на Волгѣ не было пароходовъ, а грузы передвигались или бурлаками, или на парусахъ, или кабестаннымъ способомъ, по 30—60 в. въ сутки. Въ настоящее время на волжскомъ бассейнѣ и Каспіѣ циркулируетъ болѣе 700 па-

*) Сравнивая наши волжскія баржи съ плохо-построенными судами, рейсирующими по Дунаю, Рейну, Эльбѣ и др. рѣкамъ Западной Европы, мы должны чувствовать національную гордость.

**) Постройка желѣзныхъ баржей съ каждымъ годомъ принимаетъ все большіе размѣры.

Digitized by Google

роходовъ и до 10.000 баржей и барокъ; провозоспособность этой флотиліи превышаетъ 400 м. п.

§ 50. Главныя неудобства Волги — непостоянство русла, образованіе наносовъ и перекатовъ, главн. обр. отъ осыпанія и размыва береговъ. За то на Волгѣ нѣтъ такой массы камней, какъ напр. на главной артеріи Соед. Штатовъ—Миссиссипы *), нѣтъ такихъ быстринъ, водоворотовъ (strudeln) и подводныхъ камней, какъ на Дунаѣ, Рейнѣ и др., нѣтъ пороговъ какъ на Днѣпрѣ и на великихъ американскихъ рѣкахъ: св. Лаврентія (для обхода устроена ж. д.), Паранѣ (пороги Маракайу), Ореноко и др., нѣтъ водопадовъ, какъ на рр. Миссури, Замбезе и др. Главная рѣка Африки—Нилъ—быстро мелѣетъ. Многія заграничныя рѣки сдавлены плотинами, и только благодаря этому ширина ихъ урегулирована, и количество воды достаточно. Въ отношеніи безопасности и непрерывности движенія, Волга превосходитъ всѣ эти рѣки и является одною изъ немногихъ на земномъ шарѣ въ отношеніи удобствъ судоплаванія. На ней не можетъ быть такихъ аварій, какъ на др. рѣкахъ съ быстринами, порогами и т. п. Неудобства же отъ наносовъ далеко не таковы, чтобы приходить въ отчаяніе, складывать руки, отказываться отъ дальнѣйшаго пользованія „великой русской рѣкою“ и тратить 150 м. р. на сооруженіе ж. д. по ея берегамъ.

§ 51. Обмелѣніе Волги замѣчается вслѣдствіе вырубки лѣсовъ; оно нисколько не препятствуетъ неудержимому развитію судоходства и пароходства. При томъ надо знать—что это за обмелѣніе. По точнымъ наблюденіямъ годовой расходъ воды въ Волгѣ остается тотъ же какъ прежде, но распредѣляется эта масса воды уже не такъ равномѣрно; съ одной стороны—быстрый спадъ весеннихъ водъ, съ другой — увеличеніе ширины рѣки въ нѣкотор. мѣстахъ отъ размыва береговъ. Поэтому, въ меженное время, судоходству приходится встрѣчаться съ большимъ числомъ мелей, чѣмъ прежде. Лѣтомъ 1882 г. было исключительное мелководье, какого

*) На Миссиссипи устроены боковые каналы, затѣмъ — каналы, выпрямляющіе извилины рѣки или прорѣзы (cut offs), а на случай быстраго спада воды—боковыя плотины.

Digitized by Google

не запомнятъ; несмотря на это судоходство не прерывалось, и устрашающаго вліянія мелководье это не произвело, такъ какъ во время его были заключены перевозочные контракты на слѣдующій годъ и по тѣмъ же цѣнамъ *). Въ 1882 г., въ годину небывалаго мелководія, Волга уступила ж. дорогѣ менѣе 1/5 своихъ грузовъ; къ четыремъ пристанямъ—Царицыну, Саратову, Сызрани и Самарѣ — подвезено по ж. д. 8,5 м. п., а взято съ воды только 6,7 м. п. Задержка грузовъ бываетъ и при сильномъ мелководьи довольно рѣдко: зависитъ же она, главн. образ., отъ излишней нагрузки судовъ и отъ медленности движенія, допускаемой ради сокращенія расходовъ тяги и въ разсчетѣ на болѣе долгій періодъ полноводья. Страховые расходы во всѣхъ этихъ случаяхъ ниже такихъ же расходовъ при ж. д. движеніи и для тяжелыхъ грузовъ не превышаютъ 1/2 к. съ пуда **); распаузка же составляетъ не болѣе 1/10 к. съ пуда, если принять во вниманіе всю массу грузовъ и сопоставить ее съ отдѣльными случаями распаузки.

О Камѣ мы не говоримъ потому, что эта рѣка не вызываетъ жалобъ; на ней если и есть мели, то не затрудняющія плаванія. Только выше Перми образуется лѣтомъ много мелей.

§ 52. Другія второстепенныя рѣки волжскаго бассейна представляютъ болѣе неудобствъ, чѣмъ Волга, т. к. онѣ болѣе извилисты, фарватеръ во многихъ мѣстахъ узокъ, встрѣчаются яры, вода быстро спадаетъ, въ межень образуются мели, иногда даже непроходимыя.

Вятка лѣтомъ мелководна и вообще требуетъ исправленія; кромѣ того перевозка по этой рѣкѣ къ Нижнему и Москвѣ составляетъ порядочный крюкъ по сравненію съ прямымъ гужевымъ путемъ, отъ Вятки водою до Нижняго 1364 в., до Москвы—1774 в., прямо черезъ Ярославль только 820 в.

Бѣлая только въ рѣдкіе годы представляетъ затрудненія судоходству въ меженное время; обыкновенно —

*) Интересующіеся этимъ могутъ найдти подтвержденіе въ свѣдѣніяхъ и бюллетеняхъ приволжскихъ биржъ, а также во всѣхъ приволжскихъ газетахъ.

**) Напр. отъ Сызрани до Нижняго, за 1000 в. страховыя общества берутъ премію со ста рублей за зерновой хлѣбъ 53 к., за муку 30 к., за желѣзо 15 к. Это составитъ средн. числ. около 1/3% цѣнности груза.

Digitized by Google

здѣсь почти все время навигаціи грузятся довольно большія баржи; безпрепятственное судоходство начинается отъ Уфы.

Чусовая извѣстна своими быстринами и камнями, нерѣдко причиняющими аваріи, ежегодно рѣка эта беретъ дань съ желѣзнаго транспорта въ видѣ нѣсколькихъ разбившихся барокъ. Несмотря на все это перевозка въ среднемъ выводѣ обходится дешевле, чѣмъ по ж. д. и до сихъ поръ Уральская ж. д. успѣла отвлечь отъ Чусовой только малую часть грузовъ.

Сура очень извилиста, русло измѣнчивое, много мелей и яровъ, подъ водою масса камней, для судоходства удобна очень короткое время, въ теченіи 8—12 дней въ періодъ весенняго сплава, бываютъ опаздыванія и аваріи, судоходство упадаетъ.

На *Унжѣ*, *Ветлугѣ* и др. рѣкахъ, по которымъ сплавляется лѣсъ часто бываютъ опаздыванія грузовъ отъ быстраго обмелѣнія, мелкосидящіе пароходы ходятъ здѣсь съ затрудненіями. (О неудобствахъ *р. Уфы* и ея притоковъ говорено на стр. 37—38).

Неудобства Бѣлой, Вятки, верхней Камы нельзя считать серьезными; т. к. они во 1-хъ устранимы, во 2-хъ—ихъ вліяніе обнаруживается въ то время, когда главная масса грузовъ уже прошла, и къ отправкѣ остаются только немногіе товары.

Даже отъ Самарской пристани въ первыя три недѣли отъ открытія навигаціи отправляется столько же грузовъ сколько и во все остальное время навигаціи.

Неудобства рр. Чусовой, Суры, Ветлуги, Унжи, Уфы и др. таковы, что заставляютъ призадуматься.

§ 53. Для устраненія мелей и перекатовъ на Волгѣ и др. рѣкахъ принимались до сихъ поръ мѣры палліативныя, временныя: ставятся землечерпалки, сосуны и грабли для углубленія дна, ставятся временныя платины и затопляются барки въ видѣ плотинъ. Мѣры эти не ведутъ къ урегулированію русла, не выправляютъ рѣки, а направлены только къ временному углубленію русла, къ облегченію прохода судовъ въ данное время (иногда очень короткое); какъ только мѣры эти перестаютъ дѣйствовать, то прежнія неудобства возобновляются, а

Digitized by Google

иногда и усиливаются. Нѣкоторыя изъ этихъ мѣръ, какъ напр. грабли, даже прямо вредны *), ибо устраняя мель въ одномъ мѣстѣ, содѣйствуютъ образованію ея въ другомъ и поглощаютъ тѣ деньги, какія пригодились бы на болѣе коренныя улучшенія. Временныя плотины больше помогаютъ; за послѣднія 15 лѣтъ, на Волгѣ, между Нижнимъ и устьемъ Камы, благодаря имъ, на перекатахъ не было менѣе 6 четвертей, тогда какъ въ прежнее время, когда никакихъ мѣръ не принималось, вода на перекатахъ падала иногда до 4½ четвертей; значитъ состояніе Волги въ послѣднее время не только не ухудшилось, но даже улучшилось; кое-что уже сдѣлано, остается сдѣлать еще больше, на временныхъ же плотинахъ нельзя остановиться и потому, что, при слабомъ грунтѣ рѣки, многіе перекаты передвигаются вслѣдствіе весеннихъ заторовъ льда и др. естественныхъ причинъ.

Главныя коренныя мѣры для предотвращенія мелей— лѣсонасажденіе на верховьяхъ и укрѣпленіе береговъ, но о мѣрахъ этихъ теперь нельзя говорить серьезно. Остается приступить къ выправительнымъ (регуляціоннымъ) мѣрамъ, какія приняты въ другихъ государствахъ, при томъ съ гораздо большими затратами, чѣмъ тотъ расходъ, какой потребовался бы на регуляцію Волги. Для улучшенія волжскаго фарватера до полной гарантіи отъ мелководья, т. е. для достиженія наименьшей глубины въ 9—10 четвертей на меляхъ между Нижнимъ и Казанью достаточно устроить регуляціонныя сооруженія на 50 мелкихъ и неудобныхъ мѣстахъ (перекаты и перевалы).

По вычисленіямъ свѣдущихъ инженеровъ, долго жившихъ на Волгѣ, исправленіе каждаго изъ такихъ мѣстъ, въ предѣлахъ самаго низкаго (меженнаго) горизонта, потребуетъ средн. числ. по 60 т. р., всего, значитъ, до 3 м. р., на поддержаніе же пути и на ремонтъ сооруженія до 450 т. р. въ годъ. Немного меньше отпускается и теперь на временныя, палліативныя, мѣры. Небольшое добавленіе и обращеніе этихъ суммъ на регуляцію быстро двинули бы постройку постоянныхъ сооруженій и дали бы возможность приступить къ систематическому укрѣпленію береговъ въ сомнительныхъ мѣстахъ.

*) Система граблей вызвала на Волгѣ общее осужденіе, т. к. оказалось что она достигаетъ обратныхъ результатовъ.

Digitized by Google

Кромѣ того, для пользы судоходства, полезно было бы приступить къ устройству гаваней на главныхъ пристаняхъ, что дастъ возможность грузить товары еще во время ледохода и ускоритъ торговый оборотъ; теперь же многія пристани очень неудобны не только для нагрузки, но и для подводки судовъ къ берегу; погрузка же въ баржи во время ледохода возможна только въ одной Самарѣ. Чувствуется также необходимость въ устройствѣ гаваней и затоновъ для спасенія судовъ отъ весенняго ледохода.

Кромѣ того необходимы хорошіе и строгіе законы о судоходствѣ.

§ 54. Конструкція судовъ и пароходовъ, какъ говорено выше, доведена до высокой степени совершенства и удобства; типы все улучшаются, водоизмѣщеніе увеличивается; строятся баржи въ 45 саж. длины, вмѣщающія 120 т. п. груза, т. е. количество, поднимаемое 10 товарными поѣздами при полной ихъ нагрузкѣ. Такому улучшенію помогла, главн. образ., широкая конкурренція. При этомъ количество судовъ и общая вмѣстимость ихъ возрастали быстрѣе, чѣмъ самое количество грузовъ, отчего отъ весеннихъ рейсовъ до ярмарочныхъ и во время Нижегородской ярмарки много пароходовъ и баржей остается безъ дѣла, и всякое, даже неожиданное, увеличеніе товарнаго движенія найдетъ съ избыткомъ всѣ необходимыя перевозочныя средства.

Въ послѣдніе годы неожиданно появились большіе грузы нефти изъ Астрахани, и эта масса не только была вывезена въ короткое время, но и фрахты не увеличились, а еще остались свободныя суда.

§ 55. Способы нагрузки и выгрузки на пристаняхъ до сихъ поръ еще первобытные, съ помощію крючниковъ и т. п. рабочихъ, что объясняется дешевизною рабочихъ рукъ и невозможностью въ лѣтнее время подводить баржи вплоть къ берегу. Способы эти, впрочемъ, вполнѣ удовлетворяютъ товароотправителей, тѣмъ болѣе, что даютъ возможность грузить гораздо больше и скорѣе, чѣмъ на ж. д.

Даже легкихъ грузовъ грузится свободно по 40 т. п. въ сутки. Въ *элеваторахъ* особой надобности не чувствуется, т. к. еще нѣтъ удобныхъ пристаней, затрачено много на амбары и склады, ручной

Digitized by Google

трудъ дешевъ. Только въ Рыбинскѣ былъ бы очень полезенъ плавучій элеваторъ для перегрузки изъ судовъ въ вагоны Р.-Б. ж. д. Равн. образ. элеваторы могли бы принести большую пользу въ портахъ.

§ 56. Благодаря свободной конкурренціи и широкому развитію перевозочныхъ средствъ фрахты на Волгѣ и ея притокахъ установились на очень низкой цифрѣ; особенно низки фрахты во вторую половину навигаціи, Обыкновенно при перевозкѣ полными баржами берутъ отъ $^1/_{200}$ до $^1/_{300}$ коп. съ пудоверсты, среднее — $^1/_{250}$ к. *), т. е. впятеро дешевле низкаго ж. д. тарифа ($^1/_{50}$); для первыхъ рейсовъ фрахты выше, такъ какъ грузовъ бываетъ больше, а расходы тяги, вслѣдствіе болѣе быстраго теченія, увеличиваются; въ мелководье фрахты также возвышаются. Для срочныхъ и легкихъ грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими пароходами, фрахты нѣсколько выше, около $^1/_{150}$—$^1/_{80}$ к. съ пудоверсты **). Вообще цѣны воднаго транспорта таковы, что желѣзнодорожная перевозка никоимъ образомъ съ нимъ конкуррировать не можетъ; даже отъ Рыбинска около 70% всѣхъ грузовъ идетъ къ Петербургу не по болѣе короткому рельсовому пути, а по длинной Маріинской системѣ, гдѣ судоходство встрѣчаетъ массу препятствій и задержекъ, гдѣ проходъ шлюзовъ, ожиданіе очередей, остановки и пр. обходятся дорого и влекутъ за собою большіе накладные расходы для грузовладѣльцевъ. Съ урегулированіемъ русла, фрахты должны понизиться еще болѣе.

Предположимъ, что для спасенія отъ мелководья, какъ того желаютъ казанцы, по берегу Волги отъ Казани до Нижняго будетъ ж. д. Тогда обходъ этого плеса при помощи ж. д. обойдется (съ пуда):

Перегрузка съ судовъ на ж. д.	$3^1/_2$ коп.
Перевозка по $^1/_{50}$	9 »
Выгрузка	$2^1/_2$ »
	15 коп.

Водою же, считая и расходы на паузки, обойдется не болѣе 3—4 коп. Значитъ, если принять все количество, проходящихъ по плесу, грузовъ хотя въ 200 м. п. (а не 320 м. п., какъ считаютъ казанцы), то придется по ж. д. переплатить на этомъ участкѣ болѣе 20 м. р.

*) Отъ верховьевъ Камы до Казани, Самары, Саратова по 6—10 к. съ пуда, съ Вятки по 6—8 к., изъ Перми до Нижняго 6—10 к., до Рыбинска 8—15 к.; отъ Астрахани до Нижняго 8—9 к.

**) Отъ Перми до Казани 10—30 к., до Нижняго 10—35 к.

Digitized by Google

Такіе же, приблизительно, товарные фрахты держатся и на др. рѣкахъ; изъ Вятки и изъ Уфы—обыкновенно около $^1/_{200}$ коп. съ пудоверсты *). Только на Сурѣ фрахты выше **). Пассажирскій тарифъ на пароходахъ также гораздо ниже, чѣмъ на ж. д.; въ I классѣ по $1^1/_2$—2 к. съ пассажироверсты, II кл. по 1—$1^1/_4$ коп., III кл. по $^1/_3$—$^1/_2$ к., значитъ менѣе половины ж. д. тарифа, не говоря уже объ удобствахъ. Рабочихъ перевозятъ еще дешевле; иногда на баржи принимаются партіи рабочихъ по $^1/_8$ к. съ версты, т. е. въ десять разъ дешевле ж. д. Прибрежная ж. д. можетъ перевозить пассажировъ только зимою, а лѣтомъ—только экстренныхъ; на 3-классныхъ пассажировъ, составляющихъ главную массу, ж. д. во время навигаціи рѣшительно не можетъ разсчитывать ***). Багажъ перевозится на пароходахъ за $^1/_{15}$—$^1/_{20}$ к. съ версты, т. е. въ 4—5 разъ дешевле, чѣмъ по ж. д.

§ 57. Большія Сибирскія рѣки, какъ Обь, Иртышъ, Енисей—обильны водою и удобны для судоходства во всю навигацію; второстепенныя рѣки какъ напр. Тоболъ (судоходенъ отъ Кургана), Тура (отъ Тюмени), Томь (отъ Томска), Ница (отъ Ирбита) и др. въ меженное время очень мелѣютъ, и пароходство встрѣчаетъ затрудненія, но и эти неудобства малочувствительны потому, что почти всѣ грузы успѣваютъ сплавиться весною. Судовое дѣло на сибирскихъ рѣкахъ хотя и развивается, но не такъ систематически, какъ на Волгѣ, что зависитъ отъ колебаній въ количествѣ грузовъ и отъ слабаго ихъ возрастанія; пароходы здѣсь ограничиваются большей частію однимъ первымъ, товарнымъ рейсомъ, а въ остальное время перевозятъ пассажировъ и запоздалые, легкіе грузы. Поэтому и фрахты здѣсь выше, отъ $^1/_{200}$ и до $^1/_{100}$ съ пудоверсты.

§ 58. Параллельность рельсоваго пути водному, какъ объяснено въ § 48, умѣстна только при сочетаніи извѣстныхъ условій, а такого сочетанія въ данномъ слу-

*) Такъ на Нижегородской биржѣ 5 сентября заключенъ контрактъ на навигацію 1885 г. отъ Уфы до Нижняго по 1 р. 45 к. за два 9-ти-пудовыхъ куля, т. е. 8 к. съ пуда за 1600 в.

**) Отъ Алатыря до Рыбинска (1100 в.) по 8—9 к. съ пуда.

***) А отъ нихъ-то и главный доходъ.

Digitized by Google

чаѣ, т. е. по отношенію къ рѣкамъ Вост. Россіи и Сибири, не имѣется, а наоборотъ имѣются налицо всѣ условія, отрицающія возможность параллельной ж. д.; отсутствіе серьезныхъ и дорогоустранимыхъ препятствій, обиліе воды, болѣе чѣмъ достаточный рѣчной флотъ, подавляющее преобладаніе тяжелыхъ грузовъ, быстрота водной перевозки, дешевизна фрахтовъ, относительно—слабая населенность, ограниченность товарнаго движе нія въ извѣстные періоды, т. е. неравномѣрное его распредѣленіе во времени, дешевизна нагрузки и выгрузки, наконецъ — техническія неудобства прибрежныхъ мѣстностей для ж. д. (одинъ берегъ—низменный, весною заливаемый, другой—гористый, овражистый), не говоря уже о мостахъ, и пр.

Сторонники уфимскаго направленія ухватились за нѣкоторыя изъ этихъ особенностей нашихъ рѣкъ и категорически отрицаютъ возможность ж. д. рядомъ съ Волгой и Камой. Казанцы же, ссылаясь на неудобства казанско-нижегородскаго плеса и выставляя примѣры другихъ государствъ съ прибрежными ж. д. увѣряютъ, что ж. д. по берегамъ названныхъ рѣкъ даже необходима; неумѣстность первой ихъ ссылки ясна изъ приведенныхъ выше фактовъ, неумѣстность второй ссылки постараемся выяснить вкратцѣ. Прежде чѣмъ ссылаться—надо кое-что знать, а не брать голые факты и пользоваться ими для абсолютныхъ сужденій. Въ другихъ странахъ, если и существуютъ ж. д. по берегамъ судоходныкъ рѣкъ, то это зависитъ отъ особыхъ тамошнихъ условій: 1) заграничныя рѣки (см. § 50), далеко *не такъ удобны* для судоходства, какъ Волга и Кама; 2) тамъ *круглый годъ* большое движеніе грузовъ, по преимуществу *фабрикатовъ*, болѣе свойственныхъ ж. д. перевозкѣ; 3) населеніе гораздо гуще нашего, и одно *пассажирское движеніе*, у насъ часто не окупающееся, покрываетъ расходы эксплоатаціи; 4) *тарифы уравнительные* и большей частью ниже, чѣмъ на русскихъ ж. д.; 5) рѣчной флотъ по своей конструкціи хуже нашего, и водные фрахты выше; 6) ж. д. перевозка, въ связи съ нагрузкой и выгрузкой, быстрѣе нашей; 7) рѣки не въ состояніи поднять всѣхъ грузовъ и много оставляютъ

Digitized by Google

на долю ж. д.; 8) *берега* рѣкъ гораздо *удобнѣе* для проложенія ж. д., 9) многія прирѣчныя ж. д. служатъ только связующими звѣньями въ общей сѣти и имѣютъ болѣе транзитное значеніе. Кромѣ того въ Соед. Штатахъ ж. д. часто пролагались по берегамъ рѣкъ, еще незаселеннымъ, съ цѣлью вызвать заселеніе, т. е. ж. д. болѣе скорый проводникъ культуры, чѣмъ рѣка. Тамъ же, гдѣ (какъ въ Россіи) ж. д. не могутъ служить для культивированія прирѣчныхъ раіоновъ, гдѣ для нихъ остается очень мало грузовъ, а пассажирское движеніе—больше въ убытокъ—немыслимы и побережныя ж. д. Однако и въ др. странахъ, не взирая на всѣ условія, благопріятствующія прирѣчнымъ ж. д., многія изъ нихъ едва существуютъ; такъ въ Сѣв. Америкѣ многія общества, эксплоатировавшія побережныя ж. д., обанкротились; въ Германіи нѣкоторыя ж. д. почти въ убытокъ; Rhein-Nahe-Eisenbahn, идущая вдоль Рейна по мѣстности съ населеніемъ въ 150 чел. на кв. версту (т. е. въ 7 разъ гуще раіона Каз. л.), дала по послѣднимъ отчетамъ, $1^1/_2\%$ дохода, что, при нашихъ разсчетахъ, равносильно доплатѣ отъ казны въ $3^3/_4\%$ (т. е. для Каз. л. около 4 м. р. въ годъ, если она будетъ работать не хуже Rhein-Nahe-В.). Наши прирѣчныя ж. д.—Риго-Динабургская, Динабурго-Витебская, Привислянская—если и существуютъ, то только благодаря дальнимъ транзитнымъ грузамъ, мѣстныхъ же грузовъ отъ Зап. Двины и Вислы онѣ не отняли, и товарное движеніе по этимъ рѣкамъ даже усилилось; примыкающія къ Волгѣ ж. д. отдаютъ водѣ болѣе грузовъ, чѣмъ отъ пея берутъ.

Всякое повышеніе тарифа на примыкающихъ ж. д. отвлекаетъ грузы на воду. Такъ въ нынѣшнемъ году Нижегородская ж. д. повысила тарифы и часть ея груза, въ нѣсколько милліоновъ пудовъ, ушла другими путями: 1) по Окѣ до Коломны и по ж. д. въ Москву; 2) по Волгѣ на Ярославль и оттуда по ж. д. въ Москву; 3) по Волгѣ до Кинешмы и оттуда по ж. д. въ Иваново и Шую. На Каз. л. придется держать зимою повышенные тарифы, дабы вознаградить за убыточность лѣтняго движенія, а такое повышеніе поведетъ къ тому, что часть зимнихъ грузовъ или пойдетъ гужомъ, какъ тому бывали примѣры, или останется до весенней воды.

Digitized by Google

в) Гужевая перевозка.

§ 59. Преобладающій способъ подвоза грузовъ къ русскимъ ж. д.—гужевой. Во всей Вост. Россіи зимою, а въ Зауральи и югозап. Сибири круглый годъ всѣ грузы перевозятся гужемъ. При удобствахъ зимняго пути *) и при дешевизнѣ перевозочныхъ средствъ, гужевой транспортъ относительно—дешевъ, особенно по болѣе сѣверной параллели; южнѣе къ степямъ и въ горныхъ мѣстностяхъ перевозка дороже и труднѣе. Для нѣкоторыхъ болѣе цѣнныхъ и менѣе срочныхъ грузовъ а также на небольшихъ разстояніяхъ, гужевая перевозка практикуется у насъ рядомъ съ ж. д. Это странное явленіе объясняется нѣкоторыми неотъемлемыми выгодами этой перевозки: 1) съ нагрузкой, выгрузкой и отправкой меменѣе хлопотъ: 2) не бываетъ перегрузки, а везутъ прямо до мѣста. 3) подрядчики, занимающіеся перевозкою, берутъ на себя ручательство за грузы и болѣе гарантируютъ ихъ цѣлость, чѣмъ ж. д.

Лучше всего организована гужевая перевозка *въ районѣ Каз. л.*, гдѣ есть постоянные подрядчики и всегда достаточное количество возчиковъ, лучшими считаются тюменьскіе; главная масса грузовъ везется въ началѣ зимы и подвозится къ пристанямъ; провозныя цѣны не высоки; такъ отъ Екатеринбурга до Перми берутъ по 15—20 к. съ пуда или по $^1/_{13}$—$^1/_{20}$ к. съ пудоверсты, т. е. дешевле высшихъ разрядовъ ж. д. тарифа.

Главное гужевое движеніе направляется здѣсь отъ Нижняго до Казани и отъ Казани до Перми. Болѣе оживленные тракты: лѣтомъ—отъ Екатеринбурга до Кунгура и Перми; зимою—1) отъ Нижняго до Казани, пролагаемый по самой Волгѣ, довольно короткій и удобный; 2) отъ Казани до Перми, откуда идетъ часть грузовъ къ Ирбиту (см. стр. 18 и 48); отъ Перми до Ирбита дешево возятъ вятскіе возчики, привезшіе въ Пермь грузы и раз-

*) Впрочемъ, зимніе дороги хороши только въ первую половину зимы, а потомъ, когда прошло много возовъ, пути эти портятся, становятся ухабистыми.

Digitized by Google

считывающіе на обратные грузы изъ Ирбита; 3) Казань-Мензелинскъ, 4) Екатеринбургъ-Пермь. Большая часть гужевыхъ товаровъ идетъ къ пристанямъ Волги, Камы, Чусовой и др.

Въ районѣ Уф. л., гужевой транспортъ не такъ хорошо организованъ, ибо количество грузовъ не такъ постоянно, товары подвозятся большей частію самими производителями: крестьянами, заводчиками, товароотправителями. При томъ дороги здѣсь менѣе удобны, и фрахты выше: по $^1/_4$—$^1/_{10}$ коп. съ пудоверсты. Главное движеніе: отъ Челябы и Златоуста къ Уфѣ, отъ заводовъ къ ближайшимъ пристанямъ, отъ Троицка къ Оренбургу, отъ Челябы къ Екатеринбургу; так. обр. черезъ Челябу идетъ значительное транзитное движеніе.

§ 60. Общіе размѣры гужеваго движенія, если вычесть товары идущіе къ пристанямъ, по сопоставленіи всѣхъ мѣстныхъ и оффиціальныхъ данныхъ, выражаются всего въ нѣсколькихъ милліонахъ пудовъ, такъ что если напр. Каз. л. убьетъ гужевой транзитъ и возьметъ всѣ его грузы, то не окупитъ ими и части расходовъ эксплоатаціи.

Безконечные обозы, о которыхъ говорятъ, вовсе не такъ поразительны, ибо 500—600 возовъ равняются одному полному товарному поѣзду и могутъ растянуться на 4—5 верстъ, 8 паръ тов. поѣздовъ въ сутки равносильны 8000 возамъ, а мѣсячное ж. д. движеніе=240000 возовъ, т. е. вѣроятно то количество, какое передвигается здѣсь гужомъ въ теченіи года.

До развитія волжскаго судоходства и особенно во времена Московскаго Государства было большое торговое движеніе—отъ Москвы на Казань и Тюмень, отъ Ярославля на Вятку и Пермь. Съ развитіемъ культуры движеніе это раздробилось между нѣсколькими путями: образовались новые центры, хотя и не такіе сильные, какъ Москва, но все-таки довольно серьезные; такъ кромѣ движенія черезъ Казань и Вятку, большіе обозы идутъ на Оренбургъ, Уральскъ, Саратовъ и др.; затѣмъ кромѣ движенія между Волгой, Камой и Азіатской Россіей образовался оживленный подвозъ въ западной и южной Россіи, гдѣ существуютъ такіе центры, какъ Кіевъ, Харьковъ, Ростовъ на Дону и др.

Digitized by Google

Разъясненіе отдѣльныхъ вопросовъ.

§ 61. При обсужденіи вопроса о государственной ж. д. само собою выдвигается вопросъ о распредѣленіи хлѣбнаго транспорта, **о значеніи ж. д. для народнаго продовольствія**. Извѣстно, что въ этомъ смыслѣ полезнѣе та ж. д., которая способствуетъ передвиженію хлѣба изъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ онъ дешевъ, ко внутр. рынкамъ, къ портамъ и въ мѣстности, страдающія недостаткомъ хлѣба; чѣмъ болѣе разница цѣнъ на хлѣбъ въ конечномъ пунктѣ ж. д. и въ др. пунктахъ ж. д. сѣти, тѣмъ болѣе хлѣбнаго груза надо ожидать для ж. д., соединяющей сѣть съ этимъ конечн. пунктомъ. Дешевые хлѣба Челябинскаго раіона, поэтому должны имѣть большой интересъ для ж. д., тѣмъ болѣе, что они могутъ быть направлены по болѣе южной параллели, гдѣ пристани и хлѣбные рынки все развиваются *). Съ доставкою дешеваго хлѣба урегулируются хлѣбныя цѣны, и это облегчитъ теперешній земледѣльческій кризисъ.

Кризисъ этотъ зависитъ также отъ временнаго переполненія рынковъ, отъ низкихъ цѣнъ и отъ др. причинъ. Въ навигацію 1884 г. къ Рыбинску подвезено было до 20 м. п. пшеницы, 22 м. п. овса и 15 м. п. ржи.

Для оцѣнки кризиса интересно распредѣленіе среднихъ цѣнъ на хлѣбъ въ Россіи относительно пространства и населенія **). Вотъ таблička, показывающая—на какомъ пространствѣ (тысячи кв. верстъ) Европ. Россіи какія были цѣны за 8-лѣтіе 1875–82 гг. за пудъ хлѣба.

Годы.	дешевле 50 к.	50— 80 к.	80— 1 р.	1 р.— 1 р. 20.	1 р. 20— 1 р. 50.	дороже 1 р. 50.	Всего менѣе 1 р.	Всего болѣе 1 р.
1875	945	1867	875	499	—	—	3687	499
1876	895	1992	1247	41	10	—	4134	51
1877	563	2086	1225	301	10	—	3874	311
1878	414	1850	1003	905	14	—	3266	919
1879	300	1789	1167	898	28	34	3256	929
1880	5	459	1079	1298	1315	29	1543	2642
1881	—	262	777	1176	1066	904	1039	3146
1882	135	980	1157	819	450	644	2272	1913
Средн. за 8 лѣтъ.	407	1411	1066	742	362	197	2883	1301

*) На средней Волгѣ, вятскія и сѣверныя пристани упадаютъ.

**) Цифры эти вычислены по даннымъ земскихъ и городскихъ управъ, окружныхъ и интендантскихъ управленій и биржевыхъ листковъ. Цифры эти взяты собственно для Европ. Россіи (безъ Кавказа, Польши, Финляндіи).

Digitized by Google

Для ясности представимъ эти же пространственныя данныя въ относительныхъ цифрахъ (% распредѣленіе среднихъ цѣнъ въ пространствѣ):

Годы.	дешевле 50 к.	50—80 к.	80—1 р.	1 р.—1 р. 20.	1 р. 20—1 р. 50.	дороже 1 р. 50.	Всего менѣе 1 р.	Всего болѣе 1 р.
1875	22%	45%	21%	12%	—	—	88%	12%
1876	21	48	29	1	—	—	99	1
1877	13	50	29	7	—	—	93	7
1878	10	44	24	22	—	—	78	22
1879	7	42	27	22	1	1	77	23
1880	—	11	25	31	32	1	37	63
1881	—	6	19	27	26	22	25	75
1882	3	24	27	19	11	16	55	45
Средн. за 8 лѣтъ.	9	34	26	18	9	4	69	31

Отсюда уже видна неравномѣрность цѣнъ и ихъ постепенное возрастаніе особенно съ 1880 г.; до 1880 г. во всей Россіи хлѣбъ былъ дешевле 1 р. 20 к.; съ 1880 г. болѣе, чѣмъ въ половинѣ Россіи, дороже рубля; дешевле 50 к. остается только въ Зауральи и югозап. Сибири.

Другая табличка показываетъ—сколько жителей (въ милліонахъ) и какія цѣны платило за хлѣбъ въ тотъ же періодъ. Въ абсолютныхъ цифрахъ среднія цѣны распредѣляются между населеніемъ Европ. Россіи так. обр.

Годы.	дешевле 50 к.	50—80 к.	80—1 р.	1 р.—1 р. 20.	1 р. 20—1 р. 50.	дороже 1 р. 50.	Всего. менѣе 1 р.	Всего. болѣе 1 р.
1875	26,7	44,3	12,6	0,9	—	—	83,6	0,9
1876	23,4	46,6	12,5	1,3	0,3	—	82,5	2,1
1877	13,5	52,6	11,8	6,3	0,3	—	77,9	6,6
1878	13,3	44,7	19,8	6,2	0,5	—	77,8	6,7
1879	8,0	49,7	19,4	6,1	1,1	0,3	77,1	7,4
1880	0,2	7,4	22,9	37,6	16,3	0,2	30,5	54,1
1881	—	3,3	18,7	30,4	27,6	4,5	22,0	62,5
1882	1,2	24,1	37,4	16,9	4,3	0,6	62,6	21,8
Средн. за 8 лѣтъ.	10,3	34,1	19,4	13,3	6,3	0,7	64,3	20,3

Процентное распредѣленіе населенія, платившаго за хлѣбъ тѣ или другія цѣны, таково:

Годы.	дешевле 50 к.	50—80 к.	80—1 р.	1 р.—1 р. 20.	1 р. 20—1 р. 50.	дороже 1 р. 50.	Всего. менѣе 1 р.	Всего. болѣе 1 р.
1875	32%	52%	15%	1%	—	—	99%	1%
1876	28	55	15	2	—	—	98	2
1877	16	63	14	7	—	—	93	7
1878	16	52	24	7	1	—	92	8
1879	9	59	24	7	1	—	92	8
1880	—	9	27	44	19	—	37	63
1881	—	4	22	36	33	5	26	74
1882	1	29	44	20	5	1	74	26
Средн. за 8 лѣтъ.	12	40	24	16	7	1	69	31

Здѣсь та же неравномѣрность: въ 1875 и 1876 гг. болѣе ¼ Россіи ѣло хлѣбъ дешевле 50 к.; до 1880 г. почти вся Россія платила менѣе 1 р. за пудъ, въ т. ч. половина 50–80 к. Съ 1880 г. преоб-

Digitized by Google

ладаютъ цѣны 80—1 р. 20 к. Это вздорожаніе оказываетъ давленіе и на нашъ экспортъ и на народное продовольствіе внутри Имперіи.

Так. образ. теперь болѣе, чѣмъ когда либо, необходимо привлечь на рынки дешевые хлѣба, ожидающіе сбыта въ Уфимско-Зауральскомъ раіонѣ. Для распредѣленія этихъ хлѣбовъ самымъ удобнымъ центромъ является Самара, отсюда — доставка во всѣ стороны. Хлѣбные избытки Зауралья и Уфимскаго края двинутся на западъ, облегчая мобилизацію хлѣбныхъ грузовъ къ главнымъ рынкамъ Россіи, предохраняя отъ усиленнаго подъема цѣнъ во время неурожаевъ и обезпечивая отъ голодовокъ Самарскій раіонъ, имѣющій такое исключительное значеніе для этихъ рынковъ.

Только къ южнымъ портамъ Самарскій зерновой хлѣбъ не можетъ имѣть постояннаго тяготѣнія, ибо порты эти, хотя и вывозятъ главн. образ. пшеницу, служатъ дополнительными рынками для Марсельскихъ и др. южно-европейскихъ рынковъ; спросъ не равномѣренъ и невеликъ, такъ что удовлетворяется кубанскою и южно-русской пшеницей, радіусъ протяженія которой къ портамъ не болѣе 100—150 в., при томъ же и фрахты выше, чѣмъ изъ западныхъ портовъ. Только при неурожаяхъ въ южной Россіи, особенно когда они совпадаютъ съ плохими урожаями въ Египтѣ и Дунайскихъ княжествахъ, Самарская пшеница можетъ идти и въ южные порты. За то можно разсчитывать на вывозъ Самарской муки къ югу; въ Самарскомъ раіонѣ и теперь работаютъ паровыя мельницы на 12 перевалов (до 1200 п., т. е. по 18 т. п. въ сутки); строится еще на 10 перевалов, такъ что съ 1885 г. годовое производство муки дойдетъ до 8 м. п.

§ 62. **Нижегородская ярмарка** служитъ конькомъ для сторонниковъ и того и другаго направленія. Казанцы увѣряютъ, что это „всероссійское торжище“ обогатитъ ихнюю линію и, наоборотъ, Каз. л. очень нужна для ярмарки. Уфимцы указываютъ на то, что ярмарка имѣетъ очень мало отношенія къ Сибири и что Каз. л. ей повредитъ.

Для разъясненія приведемъ краткіе выводы изъ нашихъ личныхъ наблюденій за ходомъ дѣлъ на ярмаркѣ.

Чтобы судить **о вліяніи** ж. д. на Нижег. ярмарку надо уяснить вкратцѣ ея значеніе. Какъ видно изъ обзоровъ торговли (§§ 16, 31, 47) изъ самой Сибири на ярмарку поступаетъ очень мало грузовъ, и то больше черезъ Ирбитъ, чай (до 100 т. п.) и мѣха; затѣмъ, подъ именемъ сибирскихъ товаровъ приходятъ уральское же-

Digitized by Google

лѣзо, пермская соль и т. п. грузы, не представляющіе для ж. д. никакого интереса. Съ ярмарки въ Сибирь идутъ легкіе грузы (мануфактуры, вина и т. п.), также представляющіе небольшой интересъ для ж. д., тѣмъ болѣе что большая часть идетъ водою на Пермь (потомъ—на Ирбитъ). Съ общеэкономической точки зрѣнія Ниж. ярмарка, какъ и всякая другая, должна бы, кажется, упасть съ проведеніемъ сквозной ж. д. (какъ упали напр. ярмарки украинскія и др.); но при ближайшемъ вниканіи въ свойства Ниж. ярмарки въ ней оказываются такіе жизненные элементы, которые долго сохранятся и при ж. д. Именно—она развилась и окрѣпла не только благодаря своему рѣдкому географич. положенію, не только какъ перегрузочный пунктъ, но какъ мѣсто, удобное для 30-дневной расторжки, въ которой торговля такъ нуждается для массы грузовъ, подвозимыхъ изъ самыхъ отдаленныхъ и разнохарактерныхъ мѣстностей.

Несомнѣнно, что Каз. л. оторветъ часть легкихъ товаровъ и нѣсколько съузитъ ярмарочные обороты съ этими товарами; но легкіе грузы Московско-Владимірскаго раіона и теперь поступаютъ на ярмарку въ меньшемъ противъ прежняго количествѣ, а больше выписываются прямо съ фабрикъ. Это не производитъ замѣтнаго давленія на ярмарку, основанную на обмѣнѣ продуктовъ далекихъ странъ, которыя могутъ и будутъ сообщаться водою, хотя бы по берегамъ провели десять ж. д.; главный оборотъ—съ грузами тяжелыми, которые можно отвлечь отъ воды только съ воспрещеніемъ перевозки по Волгѣ; съ другой стороны, какъ только ихъ отвлекутъ на ж. д.—имъ не будетъ разсчета останавливаться въ Нижнемъ для расторжки, они будутъ идти прямо въ мѣста назначенія, и ярмарка потеряетъ свой raison d'être. Кромѣ того устойчивость ярмарки—въ томъ, что баржи, въ которыхъ подвозятся грузы, служатъ удобными складочными помѣщеніями, и многіе товары, какъ-то желѣзо, рыба, соль, хлѣбъ и т. п. въ большинствѣ случаевъ продаются прямо изъ баржей, и выгружаются по мѣрѣ продажи; при этомъ товарохозяева-продавцы обязываютъ въ условіяхъ доставщиковъ-су-

Digitized by Google

довладѣльцевъ держать товаръ въ баржахъ по прибытіи на мѣсто въ теченіи одного-двухъ мѣсяцевъ, безъ особой платы, впредь до покупки. Кромѣ того ярмарка представляетъ покупателямъ спеціальныя удобства для обозрѣнія однородныхъ товаровъ, сгруппированныхъ въ одномъ мѣстѣ, для сравненія цѣнъ и т. п. Держится ярмарка и на своеобразныхъ торговыхъ пріемахъ: многіе пріѣзжаютъ безъ товаровъ а съ векселями и покупаютъ товары; другіе расплачиваются за купленные товары своими товарами, такъ что многія сдѣлки имѣютъ мѣновой характеръ *), не поддающійся вліянію ж. д. Одно и то же лицо иногда торгуетъ разными товарами, а для этого никакое другое мѣсто такъ не удобно, какъ Ниж. ярмарка. Въ смыслѣ ускоренія денежныхъ оборотовъ вліяніе ж. д. также не можетъ быть чувствительнымъ, ибо сдѣлки по большей части долгосрочныя: векселя даются на 18, на 24, а иногда даже и на 36 мѣсяцевъ (!).

Так. образ. Ниж. ярмарка крѣпка, какъ мѣсто, наиболѣе удобное для расторжки массы товаровъ въ короткое время, безъ чего русская торговля долго еще обойтись не можетъ. Крѣпка ярмарка и по своей связи съ воднымъ транспортомъ. Отсюда — такая дилемма:

Если водная перевозка, а съ нею и ярмарка, останутся въ силѣ, то для ж. д. останется очень мало грузовъ, и существованіе ея представляется необезпеченнымъ.

Если ж. д. отниметъ грузы отъ воды, и волжскій транспортъ упадетъ, то упадетъ съ нимъ и Нижегородская ярмарка.

Стало быть Каз. л. приходитъ въ прямое столкновеніе съ интересами Ниж. ярмарки, и ея сооруженіе вполнѣ оправдывается только при томъ условіи, если ярмарка эта и волжскій транспортъ будутъ признаны вредными для интересовъ государства.

§ 63. По вопросу **объ отношеніи каз. л. къ Уральской ж. д.** какъ и по вопросу объ Ирбитской ярмаркѣ,

---

*) На моихъ глазахъ за мануфактурный товаръ было уплачено чаемъ, за стекло— полотнами, и др.

Digitized by Google

казанцы упорно отмалчиваются; уфимцы же указываютъ на то, что Каз. л. убьетъ Уральскую ж. д. Разобраться здѣсь нетрудно; ясно уже то, что для оправданія Каз. л. необходимо упраздненіе Ирбитской ярмарки и признаніе того, что Уральская ж. д. есть ошибка, такъ какъ второй рельсовый волокъ, отъ Екатеринбурга до Николо-Березова, есть логическое ея отрицаніе: онъ отниметъ у Уральской ж. д. всѣ транзитные грузы.

Между тѣмъ, Уральская ж. д. только что стала выходить изъ дефицита.

Въ 1881 г. перевезено 24277 т. п., въ 1882 г.—27351 т. п., въ 1883 г., въ 1883 г. перевезено 24734 т. п., въ томъ числѣ:

За время навигаціи.		Въ зимнее время.	
Апрѣль	882 т. п.	Ноябрь	1995 т. п.
Май	1615	Декабрь	3365
Іюнь	1692	Январь	3472
Іюль	1409	Февраль	3158
Августъ	1512	Мартъ	2985
Сентябрь . . .	1384		
Октябрь	1266		14975
	9760		

Въ 7 мѣсяцевъ навигаціи ж. д. перевезла только 40% всего груза, средн. числ. по 1394 т. п. въ мѣсяцъ, а въ 5 мѣсяцевъ внѣ навигаціи—60%, по 2139 т. п. въ мѣсяцъ. По Екатеринбургской станціи отправлено въ 1883 г.—8194 т. п., прибыло 3585 т. п., по Пермской отправлено 3156 т. п., прибыло 5841 т. п.; так. обр. ж. д. отдала Камѣ гораздо больше, чѣмъ съ нея получила.

§ 64. **О вліяніи Каз. л. на г. Казань**—вопросъ, до сихъ поръ еще не разъясненный *). По мнѣнію заинтересованныхъ лицъ, городъ процвѣтетъ, какъ складочный и перегрузочный пунктъ; по мнѣнію нѣкоторыхъ мѣстныхъ торговцевъ, менѣе заинтересованныхъ, Казань превратится въ простой мимоѣзжій пунктъ и упадетъ. Не входя въ разсмотрѣніе этого сложнаго вопроса, замѣтимъ по поводу его только то, что большая часть сырья для казанскихъ фабрикъ получается не изъ Тюмени и изъ Екатеринбурга, которые сами получаютъ сырье изъ югозап. Сибири, а изъ южной Россіи, съ Дону, изъ Астраханской губерніи, изъ Уральской области; меньшая

*) Странно, что въ университетскомъ городѣ, выпустившемъ массу полемическихъ брошюръ, не издано ни одной монографіи о вліяніи ж. д. на г. Казань, объ экономич. положеніи раіона Каз. л. и т. п.

Digitized by Google

часть—изъ югозап. Сибири черезъ Екатеринбургъ и Уфу, малая часть—черезъ Оренбургъ. Главная масса грузовъ подвозится сюда водою. Наконецъ, процвѣтанію Казани много способствуетъ зимній обозный транзитъ, къ уничтоженію котораго призвана Каз. л.; не подорветъ ли она вмѣстѣ съ этимъ одинъ изъ важныхъ источниковъ процвѣтанія города?

Упадокъ Казани, столь замѣтный въ послѣдніе годы, есть явное послѣдствіе общаго оскудѣнія того края (см. § 17), для котораго Казань служитъ монопольнымъ центромъ.

Рельсовое соединеніе Казани съ Нижнимъ*) если и можетъ быть проектировано, то по какимъ либо особымъ соображеніямъ, но никакъ не по экономическимъ; эти особыя соображенія должны быть очень вѣски и глубоки, чтобы ради ихъ приплачивать по 1—2 м. р. въ годъ.

§ 65. Вопросъ **о разстояніяхъ** придавалось почему то болѣе значенія, чѣмъ онъ заслуживаетъ. Тутъ надо помнить то, что дѣло идетъ о соединеніи не какихъ либо отдѣльныхъ пунктовъ, а—двухъ обширныхъ раіоновъ, сопредѣльныхъ между собою на протяженіи тысячи верстъ; точекъ соприкосновенія и обмѣна очень много; большая часть ихъ удалена и отъ Екатеринбурга и отъ Москвы и расположена по болѣе южной параллели.

Не приводя сравнительныхъ разстояній, подробно показанныхъ въ разныхъ запискахъ и брошюрахъ, напомнимъ, что здѣсь не можетъ быть общаго рѣшенія**). Крюкъ можетъ выдти и на Казань и на Уфу, смотря потому—откуда и куда считать. Указывающіе на большую близость Уф. л. имѣютъ за себя то, что вѣдь товары, идущіе изъ Сибири, не останавливаются въ Казани, Нижнемъ, Москвѣ, Самарѣ и др. а идутъ большей

---

*) Если состоится проектированная Симб. Губ. Земствомъ ж. д. отъ Сызрани на Алатырь и Муромъ, то Казань, если ужъ ей нужно будетъ втянуться въ общую сѣть русскихъ ж. д., можетъ удобно примкнуть съ ней вѣтвью на Алатырь (около 160—180 в. длиною), которая пройдетъ на значительномъ разстояніи отъ Волги.

**) Если по Сибири взять почтовыя разстоянія, то отъ Омска будетъ ближе черезъ Уфу, чѣмъ черезъ Казань: до Москвы, Петербурга и Ревеля на 53 в., до Либавы на 106 в., до Харькова на 443 в., до южныхъ портовъ на 700—800 в.

Digitized by Google

частью къ югу, юговостоку, къ западу и югозападу; равн. образ. и товары, идущіе въ Сибирь, не останавливаются въ Екатеринбургѣ, Тюмени, Уфѣ или Челябѣ, а идутъ далѣе на Петропавловскъ и Омскъ (расположенные на одной линіи съ Челябой).

§ 66. Нельзя обойти вопроса **о выборѣ Челябы какъ конечнаго пункта Уф. л.**—выбора, который многимъ казался страннымъ и непонятнымъ. Въ оправданіе этого выбора можно привести слѣд. обстоятельства:

Челяба—ближайшее къ горнозаводскимъ мѣстностямъ южнаго Урала крупное поселеніе, расположенное на восточномъ склонѣ.

Это — центръ многолюднаго уѣзда, имѣющаго болѣе 300 т. ж.

Здѣсь проходитъ довольно оживленный обозный транзитъ зимою.

Городъ этотъ лежитъ на торговомъ пути, ведущемъ отъ Троицка, къ Екатеринбургу.

Онъ также оказывается на пути отъ Уфы и Златоуста къ Кургану, Петропавловску и Омску.

Челяба—центръ плодороднѣйшаго округа, лишеннаго путей.

Здѣсь ж. д. не приходитъ въ столкновеніе съ интересами какой либо другой ж. д. или воднаго пути.

Это не совсѣмъ тупикъ, какъ его представляютъ а точка, удобно соединяющаяся особою ж. д. съ сибирскими водами (черезъ Екатеринбургъ и Тюмень) и съ караванными путями Средней Азіи (черезъ Троицкъ).

Так. образ. Челяба важенъ не какъ городъ, который долженъ дать грузы для ж. д., а какъ наиболѣе удобная, центральная точка; развитіе его, какъ экономическаго центра, задержано полнымъ отсутствіемъ удобныхъ путей.

§ 67. Нельзя обойти и **вопроса о мостахъ**, который гораздо важнѣе, чѣмъ многіе думаютъ. Именно—не говоря уже о дороговизнѣ мостовъ—устройство ихъ на Волгѣ сопряжено съ особыми неудобствами. При слабомъ грунтѣ дна, при размывныхъ берегахъ и при сильной весенней водѣ, постройка требуетъ особыхъ усилій, а конструкція нуждается въ особой прочности, заграниц-

Digitized by Google

ные мосты намъ не указъ: тамъ и дно рѣки состоитъ большей частью изъ твердыхъ породъ, берега удобнѣе, разливы не такіе сильные, да и ширина рѣдко гдѣ можетъ сравняться съ шириною Волги. Существующій близъ Сызрани мостъ на Оренбургской ж. д. не взирая на то, что весь матеріалъ подвозился къ нему по ж. д. прилегающей къ обоимъ берегамъ, строился шесть лѣтъ и обошелся въ 7 м. р. кред. т. е. почти вдвое превзошелъ первоначальную смѣту. Для мостовъ же на Каз. л. надо подвозить матеріалъ къ веснѣ по зимнему пути, отчего постройка ихъ замедлится; притомъ вообще постройка мостовъ производится короткое время, въ меженный періодъ. Надо принять во вниманіе и то, что каждый новый мостъ на Волгѣ создаетъ новыя затрудненія для судоходства; весною, когда теченіе доходитъ до 7—8 футовъ въ секунду, быки и ледорѣзы часто разрѣзаютъ вмѣсто льда груженыя суда, наносимыя на нихъ теченіемъ; у Сызранскаго моста учреждена особая инспекція съ особыми пароходами для наблюденія за проходомъ судовъ и для спасанія ихъ отъ аварій, но неемотря на то, ежегодно бываютъ жертвы; даже въ болѣе благопріятный лѣтній періодъ, при проходѣ буксирныхъ пароходовъ вверхъ, приходится, вслѣдствіе усиленнаго теченія между быками, расчаливать баржи и терять на это время; для сплавныхъ судовъ и плотовъ мостовые быки представляютъ опасность во всякое время. Кромѣ того у быковъ образуются песчаные наносы и мели. Мосты на Каз. л. должны прдставить особыя затрудненія потому, что здѣсь въ короткій періодъ, главн. образ. весною, проходитъ огромное количество судовъ къ Нижнему и къ Рыбинску.

Курьезно указаніе, что Сызранскій мостъ, выстроенный въ одинъ путь, не выдержитъ усиленнаго движенія. Простой разсчетъ показываетъ, что, съ устройствомъ разъѣздовъ, мостъ этотъ можетъ пропускать 50 паръ въ сутки т. е. выдержитъ такое движеніе, до какого еще не дошла ни одна ж. д. въ мірѣ.

§ 68. **Сравнительная стоимость** Каз. и Уф. л. до сихъ поръ подробно не выводилась въ литературѣ. Для оцѣнки обѣихъ линій нельзя ограничиться одной абсолютной смѣтной цифрою, а необходимо присоединить къ ней,

Digitized by Google

расходы по реализаціи строительнаго капитала и проценты за время постройки. Прилагая этотъ разсчетъ къ проектированнымъ ж. д., возьмемъ смѣтную расцѣнку М-ва П. С. при разсчетѣ подвижнаго состава на 8 паръ тов. поѣздовъ въ сутки, а реализацію болѣе выгодную, по 90 за 100, продолжительность постройки Каз. л. можно принять въ 6 лѣтъ (на постройку мостовъ), а дли Уф. л. три года. Так. образ. получаемъ конечную стоимость обѣихъ линій.

	Каз. л.	Уф. л.
Смѣтная сумма	102,2 м. р.	65,9 м. р.
Расходы реализаціи . . .	11,4 „ „	7,3 „ „
Проценты и погашеніе за время постройки (5¼%) .	35,8 „ „	11,5 „ „
	149,4 м. р.	84,7 „ „

Сторонники Каз. л. для уничтоженія той разницы, какая оказывается въ пользу Уф. л. указываютъ на громадную стоимость горнаго ея участка. Между тѣмъ, по послѣднимъ даннымъ коммиссіи, производившей изысканія, на этомъ участкѣ не будетъ ни одного туннеля. Кромѣ того очень часто бываетъ, что работы въ каменистыхъ породахъ обходятся дешевле, чѣмъ въ мягкихъ, гдѣ требуется ручная работа, облицовка стѣнъ, водоотводныя трубы и пр.; живой примѣръ этому—финляндскія ж. д.

§ 69. Кромѣ разныхъ экономическихъ, коммерческихъ и географическихъ соображеній при оцѣнкѣ всякой ж. д. надо взвѣсить и то—насколько поможетъ она разрѣшенію нѣкоторыхъ общихъ вопросовъ русской государственной жизни. Одинъ изъ такихъ вопіющихъ вопросовъ—**переселенческій**. Не вдаваясь въ обсужденіе этого вопроса, т. к. по поводу его пришлось бы сказать очень многое, укажемъ только на то, что по всѣмъ имѣющимся даннымъ, наибольшая тенденція къ переселенію заявляется въ средней черноземной полосѣ, гдѣ болѣе 10 милл. душъ находятся въ критическихъ обстоятельствахъ вслѣдствіе малоземелья; аграрный вопросъ во всей средней Россіи съ каждымъ годомъ все болѣе обостряется; сотни тысячъ рабочихъ рукъ должны искать дѣла на сторонѣ, т. к. имъ нечего дѣлать у своей земли; отсюда стремятся выселиться на востокъ, въ богатыя земли, раскинутыя за Оренбургомъ и за Уфой, и лежащія ближе всего къ малоземельной полосѣ; и теперь черезъ Сыз-

Digitized by Google

рань направляется переселенческое движеніе; даже изъ Подольской губ. переселяются въ Орскій округъ Оренб. губ. Но при тѣхъ затрудненіяхъ, какія представляются теперь, переселеніе это не можетъ быть организовано въ достаточныхъ размѣрахъ, отсюда — такія уродливыя явленія, что изъ сѣв. уѣздовъ Черниговской губ. ежегодно переселяютъ нѣсколько сотъ семействъ, съ большими расходами, на пароходахъ Добровольнаго Флота— и куда же!? въ Южно-Уссурійскій край, за 20.000 верстъ, въ то время, какъ богатые округа Зауралья пустѣютъ; съ проведеніемъ ж. д. въ эти округа переселеніе могло бы направиться туда регулярнымъ образомъ, при помощи обратныхъ вагоновъ, за дешевую плату, въ сродныя условія, на привольныя земли, гдѣ десятина въ покупкѣ стоитъ гораздо дешевле платимой въ малоземельной полосѣ ежегодной аренды *), гдѣ по отсутствію рабочихъ рукъ хлѣбъ часто гибнетъ неубраннымъ.

Въ сѣверной Россіи потребность въ переселеніи несравненно менѣе; только изъ Вятской губерніи стремятся уйдти въ болѣе южныя мѣстности, чему можетъ много помочь линія Екатеринбурго-Троицкая.

§ 70. Для полноты обзора остается упомянуть о тѣхъ **варіантахъ**, какіе предлагались взамѣнъ казанскаго и уфимскаго направленія; варіанты эти сочинялись какъ бы на досугѣ, единственно при помощи карты, и оправдывались не какими либо серьезными данными, а просто желаніемъ или примирить оба направленія, или предложить свое, новое, дешевое. Такъ—болѣе упорно предлагались линіи: 1) отъ Оренбурга на Омскъ; 2) отъ Мурома на Тетюши и Уфу; 3) отъ Перми на Вятку и Рыбинскъ. Первая должна идти по пустынной, степной мѣстности, вдали отъ горныхъ заводовъ; стоить она будетъ дешево, но общее протяженіе рельсоваго соединенія удлинится. Вторая представляетъ тѣ же невыгоды, какъ и Каз. л.: параллельность Волгѣ и Камѣ, необходимость сооруженія моста въ трудномъ мѣстѣ, искусственное привлеченіе грузовъ туда, куда они вовсе не тянутъ. Третья линія принадлежитъ къ числу культурныхъ

*) Аренда дошла до 20—25 р. подъ Челябой лучшія земли стоятъ 10—15 р.

Digitized by Google

и призвана оживить пустынный край, гдѣ лѣтъ 600—700 тому назадъ шло оживленное движеніе; для подобныхъ линій нужно много лишнихъ рессурсовъ.

Сводъ данныхъ.

§ 71. Всѣ приведенные здѣсь факты въ связи съ тѣми данными, уже обслѣдованными въ литературѣ, которыхъ мы имѣли основаніе коснуться только вскользь, даютъ опору для вывода о выгодныхъ и невыгодныхъ сторонахъ того и другаго направленій Сибирской ж. д. Выводъ этотъ можетъ быть провѣренъ данными, приведенными въ обзорахъ раіоновъ обоихъ направленій (§§ 7—29).

§ 72. **Въ пользу Каз. л.** говорятъ нѣкоторыя обстоятельства, изъ коихъ большая часть имѣетъ очень относительное значеніе.

Выгоды экономическія.

Сближаетъ мѣста производства съ мѣстами сбыта и потребленія,—раіоны, богатые сырьемъ, съ центрами обработывающей промышленности.

Ускоритъ обращеніе капиталовъ, нынѣ столь медленное во всемъ обширномъ краѣ.

Поведетъ въ будущемъ къ оживленію края, находящагося въ упадкѣ и къ урегулированію его продовольствія.

Промышленныя.

Усилитъ разработку горныхъ богатствъ Сѣв. Урала.

Облегчитъ дѣятельность нѣкоторыхъ заводовъ Сѣв. Урала.

Географическія.

Сближаетъ Уралъ, Пермскій край и сибирскія воды съ центральной Россіей.

Сокращаетъ путь для той части грузовъ, какіе идутъ зимою изъ Сибири къ Москвѣ, Казани и обратно.

Пройдетъ по довольно населенной мѣстности и свяжетъ нѣсколько значительныхъ пунктовъ.

Встрѣчаетъ удобные подвозные пути въ видѣ рѣкъ и большихъ трактовъ.

Digitized by Google

Государственныя. Облегчитъ административныя и военныя сношенія съ Казанскимъ округомъ, съ Пермскимъ краемъ и съ дальней Сибирью.

Облегчитъ переселеніе изъ Казан. губ. и югозападныхъ частей Вятской.

Коммерческія. Каз. л. будетъ служить запаснымъ путемъ въ годины особаго мелководья на Нижегородско-Казанскомъ плесѣ.

Ускоритъ торговыя сношенія Москвы и Казани съ Пріуральскимъ краемъ и съ дальней Сибирью.

§ 73. Всѣ указанныя выгоды достигаются путемъ огромныхъ жертвъ. Приведемъ здѣсь только нѣкоторыя, **абсолютныя невыгоды Каз. л.**

Пройдетъ на протяженіи 800 в. рядомъ съ такими рѣками, которыя притягиваютъ къ себѣ почти всѣ грузы раіона и грузы эти рельсовому пути не уступятъ (см. § 48).

Приходитъ въ столкновеніе съ Ирбитской ярмаркою; если Ирбитъ останется по прежнему распредѣлительнымъ центромъ для грузовъ дальней Сибири (см. § 35), то Каз. л. не будетъ имѣть для нея почти никакого значенія; если же грузы эти пойдутъ по Каз. л., то Ирбитская ярмарка должна исчезнуть съ лица земли.

Каз. л. оказывается *несовмѣстимою* и съ Нижегородскою ярмаркой; если она отниметъ грузы у воды, то ярмарка, какъ мѣсто перегрузки и склада, упадетъ; если же ярмарка и водный транспортъ не пострадаютъ, тогда ж. д. не будетъ имѣть грузовъ.

Каз. л. неудобна и въ качествѣ волока; при неудобствахъ р. р. Туры и Тобола—болѣе естественное направленіе волока отъ Тобольска на Ирбитъ, Тагилъ и Пермь, такъ что волокъ Тюмень-Екатеринбургъ-Пермь можно уже считать за ошибку, создавать-же новый волокъ Тюмень-Николо-Березово значитъ громоздить одну ошибку на другую.

Каз. л. повредитъ установившемуся вѣками гужевому транзиту, которымъ промышляетъ сотня тысячъ людей.

Она будетъ имѣть достаточные грузы въ будущемъ

Digitized by Google

и при томъ весьма отдаленномъ, въ будущемъ же болѣе близкомъ, даже по самымъ смѣлымъ разсчетамъ, товарное движеніе не окупитъ и малой доли расходовъ эксплоатаціи.

Вообще, убѣжденіе въ бездоходности Каз. л. основано на всѣхъ данныхъ о направленіи торговаго движенія, на анализѣ товарныхъ оборотовъ и на цѣломъ рядѣ другихъ неоспоримыхъ фактовъ.

Сами казанцы въ своей главной запискѣ *) признаютъ, что „хлѣбъ, металлы, лѣсъ и т. п.“ по ихъ дорогѣ не пойдетъ (!), а строятъ эфемерные разсчеты на перевозкѣ пассажировъ и багажа **), т. е. на той статьѣ которая только на немногихъ дорогахъ даетъ доходъ, а на большинствѣ дорогъ, проходящихъ даже вдали отъ рѣкъ, не окупаетъ расходовъ движенія.

Первыя 800 в. ж. д. идетъ берегомъ двухъ многоводныхъ рѣкъ ***), остальныя 420 в. идетъ въ видѣ діагонали параллелограмма, опоясаннаго р. р. Уфою, Бѣлой, Камой и Чусовой, такъ что внѣ вліянія этихъ рѣкъ остается очень небольшой кусокъ; притомъ же болѣе плодородные уѣзды и хлѣбныя пристани расположены на другомъ берегу Волги и Камы, и конечно хлѣбные грузы не будутъ переваливаться черезъ эти рѣки, съ двойной перегрузкою, чтобы попасть на болѣе дорогой рельсовый путь.

Сибирскій транзитъ направляется совсѣмъ въ другую сторону: на Пермь, на Уфу и Оренбургъ, а не на Николо-Березово. Транзитъ русскій тоже имѣетъ совсѣмъ другое направленіе, поперечное Каз. линіи — изъ низовьевъ Волги къ ея верховьямъ пристанямъ, водою.

По Каз. л. могутъ быть только такіе грузы, для которыхъ держатся обыкновенно тарифныя ставки въ $^1/_{12}$ — $^1/_{18}$ к.; почти за тѣ же цѣны возятъ теперь гужомъ по зимнимъ путямъ ея раіона.

---

*) Стр. 8 Записки, составленной уполномоченными Казанскаго земства, Думы и Биржи г. Казани («Высоч. утв. магистральная линія Сибирской ж. д. Казань 1883).

**) Тамъ же на стр. 11.

***) Представитель М-ва Внутр. Дѣлъ въ отзывѣ своемъ о Каз. л. также признаетъ, что отъ Николо-Березова грузы, идущіе отъ Екатеринбурга, будутъ предпочитать водный путь.

Digitized by Google

Так. образ. Каз. л. встрѣчается съ *двойной опасностью*. Семь мѣсяцевъ, во время навигаціи, она сталкивается съ дешевымъ воднымъ транзитомъ, остальные пять зимнихъ мѣсяцевъ—съ дешевой и хорошо-организованной гужевою перевозкой.

Остальныя невыгоды Каз. л., для удобства сравненія и для краткости, приведены параллельно въ сводѣ данныхъ по Уф. л. (ниже § 75).

§ 74. **Невыгоды Уф. л.**, впрочемъ, довольно относительныя, заключаются въ слѣдующемъ;

Она пройдетъ по мѣстности слабонаселенной, такъ, что нѣкоторыя изъ ея благопріятныхъ вліяній осуществятся только впослѣдствіи.

Какъ транзитная дорога Уф. л. нѣсколько извилиста на ея горнозаводскомъ участкѣ.

Для той части грузовъ, которые идутъ отъ Тюмени на Москву и обратно, Уф. л. представляетъ удлиненіе сравнительно съ Каз. л.

Въ предѣлахъ Самарской губ. она отвлечетъ часть грузовъ отъ Оренбургской ж. д.

§ 75. **Выгоды уфимскаго направленія** сгруппированы здѣсь по ихъ характеру: по каждой категоріи отмѣчены прежде всего выгоды, имѣющія общее значеніе и нечуждыя направленію казанскому (лит. **А**); затѣмъ—тѣ преимущества, коихъ послѣднее вовсе не имѣетъ (лит. **В**); наконецъ—указаны положительныя вліянія уфимской линіи на тѣ стороны государственной и хозяйственной жизни, которыя при казанскомъ направленіи прямо нарушаются и сводятся къ отрицательнымъ результатамъ (лит. **С**).

Экономическія выгоды. **А.** *Уф. л.* вполнѣ отвѣчаетъ основному экономическому закону — *сближенію естественныхъ богатствъ съ капиталомъ и трудомъ*, мѣстъ производства съ мѣстами сбыта и потребленія.

В. Ускорится экономическое завоеваніе и коммерческое закрѣпленіе всей восточной окраины.

Какъ головной участокъ Сибирской ж. д., линія эта удовлетворяетъ самымъ широкимъ требованіямъ: содер-

Digitized by Google

жаніе ея съ избыткомъ покроется доходами отъ мѣстныхъ грузовъ, такъ что дальнѣйшая линія по Сибири, могла-бы сооружаться постепенно, по мѣрѣ культивированія ея малонаселенныхъ мѣстностей.

Дорога эта важна не только для восточной Россіи и юго-западной Сибири, но и *для сѣверо-востока Россіи*, а также *для г. Казани и его раіона*, который, чрезъ посредство Уфимской пристани, придвинется къ богатымъ мѣстностямъ Урала и Сибири. Изъ Сибири должны идти: пшеница, сало, шерсть, кожи — на Самару, Сызрань, Пензу по ж. д., на Казань и Нижній—водою. При казанскомъ направленіи всѣ грузы изъ юго-зап. Сибири къ Москвѣ должны дѣлать большой крюкъ на Екатеринбургъ. Грузы же дальней Сибири при уфимскомъ направленіи крюка дѣлать не будутъ, такъ какъ почти всѣ они пойдутъ водою (на Пермь).

Уф. л. *направится въ такія мѣста, коимъ предстоитъ широкая будущность* и гдѣ можетъ прокормиться населеніе въ десять разъ большее: линія же казанская пройдетъ по наторенным путямъ, гдѣ мѣстныя богатства почти исчерпаны.

Линія эта не будетъ, подобно казанской, преимущественно транзитнымъ путемъ, а *будетъ путемъ общекультурнымъ*, призваннымъ къ оживленію обширнаго края, какъ бы позабытаго государствомъ, къ утилизаціи его богатствъ, что очень важно въ данное трудное время.

Она поведетъ къ *колонизаціи* края, ожидающаго живыхъ силъ, и къ разрѣшенію жгучаго вопроса о переселеніяхъ.

Въ связи съ переселеніями, въ этомъ обширномъ и богатомъ краѣ, *распространится мелкое, крестьянское, землевладѣніе*, столь цѣнное для государства, и будетъ созданъ противовѣсъ хищническимъ запашкамъ, которыя начинаютъ и здѣсь распространяться въ ущербъ народной экономіи.

При созданіи новыхъ земледѣльческихъ запасовъ, удобно распредѣляемыхъ по всей Россіи, *урегулируется народное продовольствіе*.

Установится правильное снабженіе зауральскимъ хлѣбомъ заводовъ сѣв. Урала и Перискаго края.

Digitized by Google

с. *Тарифъ* Уф. л. будетъ *въ 5—8—10 разъ ниже существующихъ цѣнъ гужевой перевозки*, тогда какъ при Каз. л. является обратное неблагопріятное отношеніе, и тарифъ въ 4—5 разъ превыситъ существующіе водные фрахты.

При отсутствіи другихъ конкуррирующихъ путей и при болѣе равномѣрномъ распредѣленіи грузовъ въ пространствѣ и времени—Уф. л. можетъ держать *болѣе постоянные тарифы*. Каз. л. должна держать тарифы очень колеблющіеся—низкіе въ періодъ навигаціи и монопольно-высокіе зимой.

Значеніе Урала расширится. До сихъ поръ онъ служилъ только какъ бы случайнымъ подспорьемъ для Военнаго Вѣдомства и отчасти для торговли. Съ проведеніемъ Уф. л. Уралъ войдетъ въ постоянную органическую связь со всею Россіей и превратится въ неисчерпаемый источникъ для народнаго богатства и для русской торговли.

Промышленныя выгоды.

А. Уф. л., кромѣ общаго оживленія промышленности края, послужитъ къ водворенію въ немъ *новыхъ отраслей производства*.

Она сдѣлаетъ возможною *разработку горныхъ богатствъ, нынѣ лежащихъ втунѣ*: сѣры, антрацита, гипса, магнезита, каолина и др.

Уф. л., проходя около каменноугольныхъ мѣсторожденій и имѣя, кромѣ того, возможность, при дешевой водяной доставкѣ нефти, ввести нефтяное отопленіе, поведетъ къ постепенному водворенію минеральнаго топлива и *къ сбереженію лѣсовъ*.

в. Линія эта пройдетъ по Уралу около 300 верстъ, по самой широкой его части. Так. образ. во второй своей половинѣ, отъ Уфы до Челябинска, она *совмѣститъ въ себѣ всѣ выгоды горнозаводской дороги* и явится надежной опорою для возрожденія горнаго хозяйства, которое нынѣ еле влачитъ свое существованіе.

Вліяніе Уф. л., какъ горнозаводской, выразится въ слѣдующемъ:

а) Усилится дѣятельность Златоустовскаго и др.

Digitized by Google

горныхъ заводовъ, сократившихъ нынѣ свои операціи; на Злат. заводѣ возобновится мѣдное производство: всѣ заводы получатъ возможность работать круглый годъ, отчего производительность ихъ сразу удвоится.

b) Облегчится переходъ съ древеснаго топлива на минеральное и тѣмъ самымъ обезпечится дальнѣйшее расширеніе заводской дѣятельности.

c) Начнется разработка новыхъ, неистощимыхъ рудниковъ.

d) Обезпечится подвозъ къ заводамъ руды, доставляемой теперь за сотни верстъ гужомъ.

e) Разовьется производство стали, и ввозъ ея изъ-заграницы сократиться.

f) Разовьется дешевое сталерельсовое произв. столь важное для Россіи.

g) Разовьется выработка хромовыхъ препаратовъ, изготовляемыхъ теперь для насъ въ Англіи изъ нашего же южно-уральскаго кислохрома.

Не только на Уралѣ, но и въ др. смежныхъ раіонахъ откроются *мелкіе заводы, чугунолитейные и механическіе.*

Существующіе въ приволжскихъ губерніяхъ механическіе заводы перейдутъ съ иностраннаго чугуна на русскій.

При постоянномъ развитіи агрикультуры послѣдуетъ *открытіе заводовъ для выдѣлки земледѣльческихъ орудій.*

Уф. л. *приблизится къ шерстяному раіону* и послужитъ къ развитію суконнаго производства.

Удобный подвозъ по этой дорогѣ машинъ, металловъ и др. заводскихъ матеріаловъ поведетъ къ *насажденію обрабатывающей промышленности въ юго-зап. Сибири.* С.

Линія эта *создастъ* въ непочатомъ краѣ *новые промыслы*, дорога же Казанская ничего новаго не создаетъ.

Благодаря Уф. л., *Уралъ, Сибирь и Восточная Россія придвинутся къ южнорусскому раіону*, гдѣ все созидаются новые фабричные пункты и куда передвигается центръ тяжести русской заводской дѣятельности. Каз. л., отдаляя сооруженіе уфимской и др. линій, поведетъ къ окончательному разъединенію этихъ раіоновъ.

Digitized by Google

Въ связи съ этимъ, Уф. л. открывая ближайшіе пути къ Сибири и средней Азіи, *ослабитъ мануфактурный кризисъ*, признаки котораго уже обозначились.

Коммерческія выгоды.

А. Уф. л., вызывая усиленное заселеніе Сибири, можетъ въ послѣдствіи разсчитывать на большой транзитъ.

В. Какъ *мѣстная коммерческая* дорога, Уф. л. можетъ разсчитывать на большіе мѣстные грузы—хлѣбные, горнозаводскіе и лѣсные.

Уф. л. получитъ *много обратныхъ грузовъ* для Сибири и Урала не только *изъ центральной* (мануфакт., москотил., галант. и др. товары) **), но и *изъ южной Россіи*, откуда и теперь идетъ къ сѣверо-востоку, черезъ Самару, много грузовъ (сахаръ, табакъ, виногр. вино, маслян. сѣмена, керосинъ, персидскіе и кавказскіе товары и пр.).

Торговый токъ направится къ лучшей пристани на Волгѣ, къ Самарѣ, откуда навигація начинается раньше, и зауральскіе хлѣба будутъ поспѣвать до пунктовъ назначенія въ самый годъ уборки.

Грузы, назначенные для внутреннихъ рынковъ, *распредѣлятся изъ Самары по всей Россіи*: внизъ и вверхъ по Волгѣ, къ Москвѣ и къ Петербургу, къ западнымъ и южнымъ портамъ.

Благодаря своевременной и удобной доставкѣ *урегулируется притокъ хлѣба на русскіе рынки* и будутъ предупреждены самарскія голодовки, неразлучныя съ сильными колебаніями цѣнъ.

Уф. л. приблизитъ пшеничныя земли восточной Россіи, Зауралья и юго-зап. Сибири *не исключительно къ западнымъ портамъ* (какъ Каз. л.), *а также къ южнымъ*, вывозящимъ преимущественно пшеницу и менѣе насыщеннымъ грузами.

При казанскомъ направленіи сибирскіе хлѣба, подвезенные по водѣ, пойдутъ къ сѣверо-западнымъ портамъ, вывозъ изъ которыхъ прекращается почти одновременно съ прекращеніемъ рѣчной навигаціи, такъ что распредѣленіе хлѣбныхъ грузовъ не можетъ быть равномѣрнымъ.

Digitized by Google

Дешевые хлѣба Уфимскаго, Зауральскаго и прилагающихъ раіоновъ, направляясь къ портамъ, *облегчатъ для Россіи конкурренцію съ Съв. Америкой*, особенно, если принять въ разсчетъ большее разнообразіе сортовъ самарской, уфимской и зауральской пшеницы, ея отличное качество, а также—быстрое развитіе у насъ мукомольнаго производства.

Уф. л. *расширитъ область сбыта для русскихъ мануфактурныхъ издѣлій*, переполнившихъ въ послѣдніе годы русскіе рынки. Для издѣлій этихъ, отчужденныхъ отъ рынковъ Западной Европы, откроется усиленный сбытъ на востокъ—въ Китай, Кашгаръ, Бухару, Хиву, Туркестанъ и др.

Степные раіоны восточной Россіи и средней Азіи *будутъ удобно снабжаться* съ запада, съ юга и съ Урала, *многими товарами, въ коихъ они теперь такъ нуждаются*: лѣсомъ, металлич. издѣліями, камен. углемъ, керосиномъ, солью, земледѣльч. орудіями и др.

Всѣ *грузы*, имѣющіе слѣдовать изъ *Уфимско-Сибирскаго раіона* внутрь Россіи, *какъ дополнительные* для всѣхъ другихъ русскихъ ж. д., *будутъ перевозиться по пониженнымъ тарифамъ*.

При болѣе дешевомъ провозѣ Уф. л., соединяющая богатые раіоны, *послужитъ къ болѣе быстрому развитію сибирскаго транзита*.

Въ уфимскій раіонъ и теперь идетъ до 1½ м. п. *илецкой соли*, которая будетъ хорошимъ обратнымъ грузомъ.

Уф. л., ослабивъ ввозъ металловъ и нѣкоторыхъ др. товаровъ изъ Зап. Европы, улучшитъ *балансъ нашей внѣшней торговли* и ослабитъ нашу зависимость отъ европейскихъ рынковъ.

За десятил. 1873—82 гг. мы заплатили иностранцамъ 450 милл. р. за привезенные къ намъ чугунъ, желѣзо, сталь, мѣдь и свинецъ, 654 м. р. за металлич. издѣлія (въ т. ч. 150 м. р. за рельсы), 205 м. р. за шерсть, 21 м. р. за невыдѣлан. кожи. Всѣ перечисленные товары, столь обильные на Уралѣ и въ Зауральи, составляютъ за эти 10 лѣтъ 27% всего привоза изъ Зап. Европы.

При равномѣрномъ распредѣленіи внутреннихъ и экспортныхъ грузовъ *устранится теперешнее переполненіе* с.

Digitized by Google

центральныхъ рынковъ, которое при казанскомъ направленіи можетъ только усилиться.

Для заводскихъ грузовъ Урала откроются новые рынки на югѣ и юго-востокѣ; отправка ихъ будетъ производиться круглый годъ, и заводы начнутъ работать непрерывно; при казанскомъ же направл. предвидится закрытіе многихъ изъ нихъ.

Усиливая движеніе грузовъ изъ Сибири, средней Азіи, съ Урала и по р. Бѣлой, Уф. л. *оставитъ въ прежнихъ условіяхъ Нижегородскую ярмарку*, которую Каз. л. въ значительной степени ослабитъ,

Равн. образомъ Уф. л. оставитъ въ покоѣ и Ирбитскую ярмарку, съ интересами которой Каз. л. идетъ въ разрѣзъ.

Вмѣсто нѣсколькихъ монопольныхъ рынковъ образуется много новыхъ мѣстныхъ центровъ, и самый сбытъ мѣстныхъ продуктовъ будетъ скорѣе и равномѣрнѣе.

Каз. л. только усилитъ ту зависимость, въ которой находятся: Вятскій и Прикамскій край отъ Казани, а средневолжская полоса— отъ Нижняго.

Сельскохозяйственныя выгоды.

А. *Подъемъ земледѣльческой культуры* въ смыслѣ постепеннаго введенія улучшенныхъ способовъ обработки земли.

В. *Уф. л. подойдетъ вплоть къ черноземной полосѣ Сибири*, которая составляетъ прямое продолженіе европейскаго чернозема.

Она *пройдетъ полосу яровой пшеницы*. Каз. л. оставляетъ эту полосу далеко къ югу, проходя по такимъ мѣстностямъ, гдѣ зачастую не хватаетъ хлѣба.

Уф. л. послужитъ развитію земледѣлія въ смыслѣ *распашки новыхъ земель* въ широкихъ размѣрахъ; въ раіонѣ же Каз. л. расширеніе запашекъ возможно только насчетъ сокращенія лѣсной площади.

Живой примѣръ развитія агрикультуры—раіонъ Ростово-Владикавказской ж. д. (еще слабѣе населенный, чѣмъ раіонъ Уф. л.).

Въ количествѣ хлѣбныхъ грузовъ по Уф. л. *не можетъ быть значительныхъ колебаній* (кромѣ постояннаго ихъ возрастанія), ибо раіонъ ея менѣе подверженъ

Digitized by Google

неурожаямъ и до сихъ поръ не знаетъ тѣхъ бѣдствій (въ родѣ засухъ, жучковъ, саранчи и др.), отъ которыхъ страдаетъ земледѣліе другихъ мѣстностей.

Въ степныхъ областяхъ ускорится переходъ отъ кочевыхъ формъ жизни къ осѣдлымъ и *создастся новое земледѣльческое населеніе.*

И теперь у киргизовъ съ каждымъ годомъ сильно расширяются запашки.

Подходя близко къ центрамъ сибирскаго *скотоводства* (области: Акмолинская, Тургайская, Семипалатинская), Уф. л. послужитъ для усиленнаго сбыта его продуктовъ, что особенно важно въ виду сокращенія скотоводства внутри Россіи.

Ускорится обращеніе капиталовъ, нынѣ столь медленное въ сношеніяхъ съ Азіатской Россіей и во внутренней торговлѣ обширнаго Пріуральскаго края. А. Финансовыя выгоды.

Оставшаяся безъ работы *масса заводскаго населенія южнаго Урала получитъ возможность вновь зарабатывать.* В.

Съ колонизаціей края, съ развитіемъ культуры и дѣятельности мѣстнаго населенія, для государства *создадутся новыя платежныя силы.*

Уф. л. послужитъ къ *оплодотворенію казенныхъ земель*, вызывая приливъ рабочихъ силъ, повышеніе цѣнности и доходности.

Уф. л. *подкрѣпитъ* своими грузами *малодоходныя ж. д.*: Оренбургскую, Моршанско-Сызранскую, Ряжско-Моршанскую, и Ряжско-Вяземскую, задолжавшія правительству до 50 м. р.

Если Уф. л. передастъ сосѣднимъ ж. д. только 10 м. п. *), то сборы ихъ, даже при тарифѣ $^1/_{50}$, возрастутъ на 2000 р. съ версты, и онѣ не только перестанутъ требовать доплаты отъ казны, но даже начнутъ понемногу выплачивать долги. Каз. л. примкнетъ къ богатой Московско-Нижегородской ж. д., заявившей себя возвышенными тарифами.

*) На самомъ дѣлѣ надо ожидать гораздо больше, если ужъ Оренбургская ж. д. упирающаяся въ солончаковскія степи, передала въ 1883 г. болѣе 16 м. п.

Digitized by Google

При отсутствіи трудныхъ сооруженій, при близости металлическихъ заводовъ, при готовомъ комплектѣ мастеровъ и заводскихъ рабочихъ, *стоимость Уф. л.*, по всѣмъ сдѣланнымъ разсчетамъ, оказывается *весьма умѣренною*, и отъ казны не потребуется тѣхъ жертвъ, какія неизбѣжны при казанскомъ направленіи.

Уф. л. не только не мѣшаетъ никакимъ другимъ путямъ, но давая экономію сравнительно съ Каз. л. облегчитъ возможность для *улучшенія воднаго транспорта:*

Предпочтеніе Казанскаго направленія создастъ невыгодную конкурренцію между главными путями, ослабитъ побужденіе къ улучшенію судоходства и закроетъ возможность устроить такіе важные пути, какъ уфимскій, зауральскій, сѣверный и др.

Уф. л. не только не отвлечетъ грузовъ отъ *Уральской ж. д.*, но, по соединеніи съ Екатеринбургомъ, *дастъ* ей *лишніе грузы*, отчего сократятся ея теперешніе дефициты.

На Уф. л., какъ на единственномъ мѣстномъ пути, можетъ развиться пассажирское движеніе.

Государственныя выгоды.

А. Уф. л. связываетъ *Пермскій пушечный заводъ* (черезъ Екатеринбургъ) съ остальною Россіей.

В. Это будетъ *единственная стратегическая ж. д. на востокъ*, особенно важная для потребности Омскаго и Степнаго военныхъ округовъ.

Уф. л. обезпечиваетъ потребность нашей арміи въ *порохѣ*, ибо въ раіонѣ ея—огромные запасы сѣры.

Мы выписываемъ сѣру изъ Сициліи, и во время войны предстоитъ опасность остаться безъ пороху.

Уф. л. облегчаетъ *мобилизацію артиллеріи и ремонтъ лошадей*, обезпечивая доставку снарядовъ съ Златоустовскихъ заводовъ и лошадей изъ Зауральскихъ степей.

Съ продолженіемъ этой ж. д. по Сибири, а въ послѣдствіи и къ Средней Азіи, *политическое вліяніе Россіи* на китайской и средне-азіатской границахъ будетъ обезпечено.

Уф. л. поведетъ къ постепенному *культивированію* болѣе $1^1/_2$ м. инородцевъ.

Digitized by Google

Возстановятся *справедливыя* отношенія государства къ обширному краю, который такъ много участвовалъ въ государственныхъ тягостяхъ и для котораго такъ мало сдѣлано. С.

Трудныхъ строительныхъ работъ на всемъ протяженіи Уф. л. не придвидится. В. Техническія выгоды.

На Уф. л. только одинъ значительный мостъ черезъ р. Бѣлую; на Каз. л. предстоитъ строить четыре огромныхъ моста (смѣтная стоимость—19 м. р.).

При болѣе удобныхъ техническихъ условіяхъ *виртуальная длина* Уф. л. относительно — *менѣе*, т. ч. можно будетъ пускать поѣзда большей нагрузки.

Это подтверждаютъ и изысканія, указавшія на возможность выбора нѣсколькихъ варіантовъ для уфимскаго направленія.

Въ силу такихъ благопріятныхъ условій *постройка Уф. л.* совершится *безъ замедленія*, чѣмъ ускорится столь долго ожидаемое соединеніе Россіи съ Сибирью, которое при казанскомъ направленіи отдалится на долгіе годы. С.

Уф. л. пройдетъ по *мѣстности, лишенной другихъ удобныхъ путей*, отрѣзанной отъ остальной Россіи и представляющей какъ бы омертвѣвшую конечность государственнаго организма. В. Географическія выгоды.

Раіонъ ея долженъ быть широкъ, ибо это—единственный удобный путь для обширнаго края.

Она пройдетъ областью, которая быстро колонизируется.

За послѣднія 50 лѣтъ, населеніе Самарской, Уфимской и Оренбургской губерній возросло съ 1,8 м. ж. до 5 м. т. е. на 233%, болѣе чѣмъ втрое. Въ губерніяхъ Нижегородской, Казанской и Пермской за тотъ же періодъ населеніе возросло съ 3,8 м. до 5,7 м. т. е. на 50%, или въ полтора раза.

Уф. л. удовлетворяетъ одновременно тремъ цѣлямъ, соединяя сибирскія воды съ русскими ж. д., производительные центры Азіи съ Европейскими рынками, Уралъ со Средней Азіей.

Digitized by Google

Она подойдетъ *ближе къ Сибири и къ ея главнымъ, путямъ*, представляя собою болѣе прямую линію, чѣмъ Нижній-Омскъ.

Если строить черезъ Уфу столько же верстъ, сколько при Казан. направленіи, то ж. д. дошла бы до Петропавловскаго округа и вдвинулась бы въ Сибирь на 200 в. далѣе Тюмени. На тотъ излишекъ, какой потребуется для Каз. л. (+64.г м. р.) можно бы выстроить отъ Челябы еще 720 верстъ вглубь Сибири, т. е. довести линію почти до Омска.

Дальнѣйшая ж. д. по Сибири, если только осуществится, должна пойдти по ея населенной полосѣ, черезъ Курганъ и Омскъ, т. е. явится *естественнымъ продолженіемъ* Самара-Уфа-Челябинской линіи.

При осуществленіи въ будущемъ ж. д. въ *Туркестанъ*—Уф. л. *можетъ примкнуть* къ ней, отъ Троицка, со своими минеральными и лѣсными грузами.

Съ устройствомъ проектиров. линіи *Пензо-Лозовой* установится ближайшій обмѣнъ Сибири, Зауралья и Самаро-Уфимскаго раіона съ рынками южной Россіи.

Уф. л. будетъ въ связи и съ проектиров. *Муромо-Сызранской* линіей; грузы Владимірскаго раіона откроютъ ближайшій путь въ уфимско-уральскій раіонъ и въ юго-зап. Сибирь.

Уф. л. *сократитъ путь* отъ богатѣйшихъ мѣстъ Сибири *до большихъ водъ Россіи.*

Уф. л. *никакого соперничества со стороны водныхъ путей* не встрѣтитъ, а пройдетъ перпендикулярно къ нимъ и врѣжется въ середину главной рѣчной артеріи Россіи.

Рѣки, протекая поперечно къ Уф. л., послужатъ, для нея удобными подвозными путями.

Для грузовъ сибирскихъ, урало-уфимскихъ и среднеазіатскихъ, передаваемыхъ во внутреннюю Россію, и для грузовъ обратныхъ—имѣется уже *готовый мостъ черезъ Волгу* (стоимостью въ 7 м. р.), который теперь лежитъ бременемъ на средствахъ Оренб. ж. д. и казны, ибо провозъ по немъ не окупаетъ его содержанія и процентовъ. Съ проведеніемъ Уф. л. мостъ этотъ сослужитъ большую службу и превратится въ условіе облегчающее.

Digitized by Google

§ 76. Сводя всѣ данныя, приходимъ къ тому общему выводу, что уфимское направленіе, помимо своихъ несомнѣнныхъ общегосударственныхъ выгодъ, представляетъ рядъ основныхъ преимуществъ, совершенно чуждыхъ направленію казанскому,

Уф. л. должна вызвать къ жизни безспорно—богатый край, лишенный путей. Она свяжетъ восточныя окраины и лучшія мѣста Сибири со всѣми концами Россіи, а не съ одною только Москвой, создавая вмѣстѣ съ тѣмъ новые рынки для произведеній Урала и центральной Россіи. Она же увеличитъ доходность другихъ ж. д. и вообще избавитъ правительство отъ милліонныхъ излишнихъ затратъ. Затѣмъ—Уф. л. поведетъ къ экономическому завоеванію и политическому закрѣпленію обширной пограничной области. Въ конечномъ результатѣ—она **поможетъ нашимъ финансамъ**, а не повредитъ подобно казанской.

Кромѣ того, Уф. л. послужитъ къ устраненію многихъ неудобствъ, которыя при Каз. л. только усиливаются, и къ развитію многихъ интересовъ, которые при казан. направленіи прямо попираются.

Съ перваго взгляда приведенные здѣсь въ пользу Уф. л. факты могутъ показаться **слишкомъ многочисленными**, но все это есть результатъ болѣе глубокаго изученія вопроса, и оцѣнить эти данныя по существу могутъ всѣ, знакомые съ фактической стороною дѣла.

§ 77. Поперечная вѣтвь ж. д. отъ Троицка на Челябу и Екатеринбургъ предназначена главн. обр. для подвоза хлѣба и каменнаго угля къ заводамъ Сѣв. Урала. Выгоды, ею представляемыя, также довольно внушительны.

Линія эта обезпечитъ продовольствіе Сѣв. Урала, Пермскаго и Тобольскаго края, подавая дешевый хлѣбъ изъ Челябинскаго, Троицкаго и Верхнеуральскаго уѣздовъ.

Въ этихъ трехъ уѣздахъ, по офиц. свѣд., ежегодный излишекъ одной пшеницы=8 м. п.

Оживляетъ всю восточно-пріуральскую область, пользующуюся только гужевыми путями.

Digitized by Google

Послужитъ снабженію всего Пріуралья каменнымъ углемъ.

Облегчитъ доставку сѣры на пороховые заводы внутренней Россіи.

Вызоветъ усиленную разработку минеральныхъ богатствъ восточнаго склона Урала.

Обезпечитъ солеснабженіе всего края.

Усилитъ добываніе рыбы изъ зауральскихъ озеръ и рыбную торговлю.

Соединитъ сѣв. и внутр. Россію съ лучшимъ караваннымъ путемъ изъ Средней Азіи.

Проектирована она въ направленіи существующаго торговаго движенія.

Соединитъ сибирскія воды съ сѣтью русскихъ ж. д.

---

§ 78. Все здѣсь изложенное даетъ достаточныя основанія для разрѣшенія вопроса о направленіи Сибирской ж. д. сообразно съ состояніемъ русскихъ финансовъ. Если имѣется сотня—другая милліоновъ лишнихъ, назначаемая на устройство *культурныхъ* (какія строятъ въ Америкѣ) и административныхъ дорогъ и если въ этомъ смыслѣ соединеніе Москвы съ Казанью и Сибирью представляется весьма важнымъ, то кромѣ Уф. л. можно внести въ сѣть и казанскую линію; равн. образ. ради ближайшаго соединенія Петербурга съ Сибирью можно, пожалуй, внести въ сѣть и линію Рыбинскъ-Вятка-Пермь-Тобольскъ. Если же вопросъ можетъ быть только о *коммерческихъ* ж. д., обѣщающихъ оправдать себя мѣстнымъ движеніемъ, то тутъ всѣ шансы склоняются *въ пользу Уфимскаго направленія* имѣющаго кромѣ коммерческой важности и широкое культурное значеніе.

Digitized by Google

КНИ[illegible]НЪ
М. [illegible]ЕЪ
С.-Петербургъ
Гостинный дворъ № 18.

Digitized by Google

Digitized by Google

PRINTED IN ~~FRANCE~~ Russia

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

RETURN TO → MAIN CIRCULATION

ALL BOOKS ARE SUBJECT TO RECALL
RENEW BOOKS BY CALLING 642-3405

NRLF

DUE AS STAMPED BELOW

SENT ON ILL
JUL 2 7 1994
U. C. BERKELEY

SENT ON ILL
MAR 0 8 1996
U. C. BERKELEY

UNIVERSITY OF CALIFORNIA, BERKELEY
BERKELEY, CA 94720

FORM NO. DD6

Digitized by Google

YC 92443

764880

HT 367
S6 S8

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google